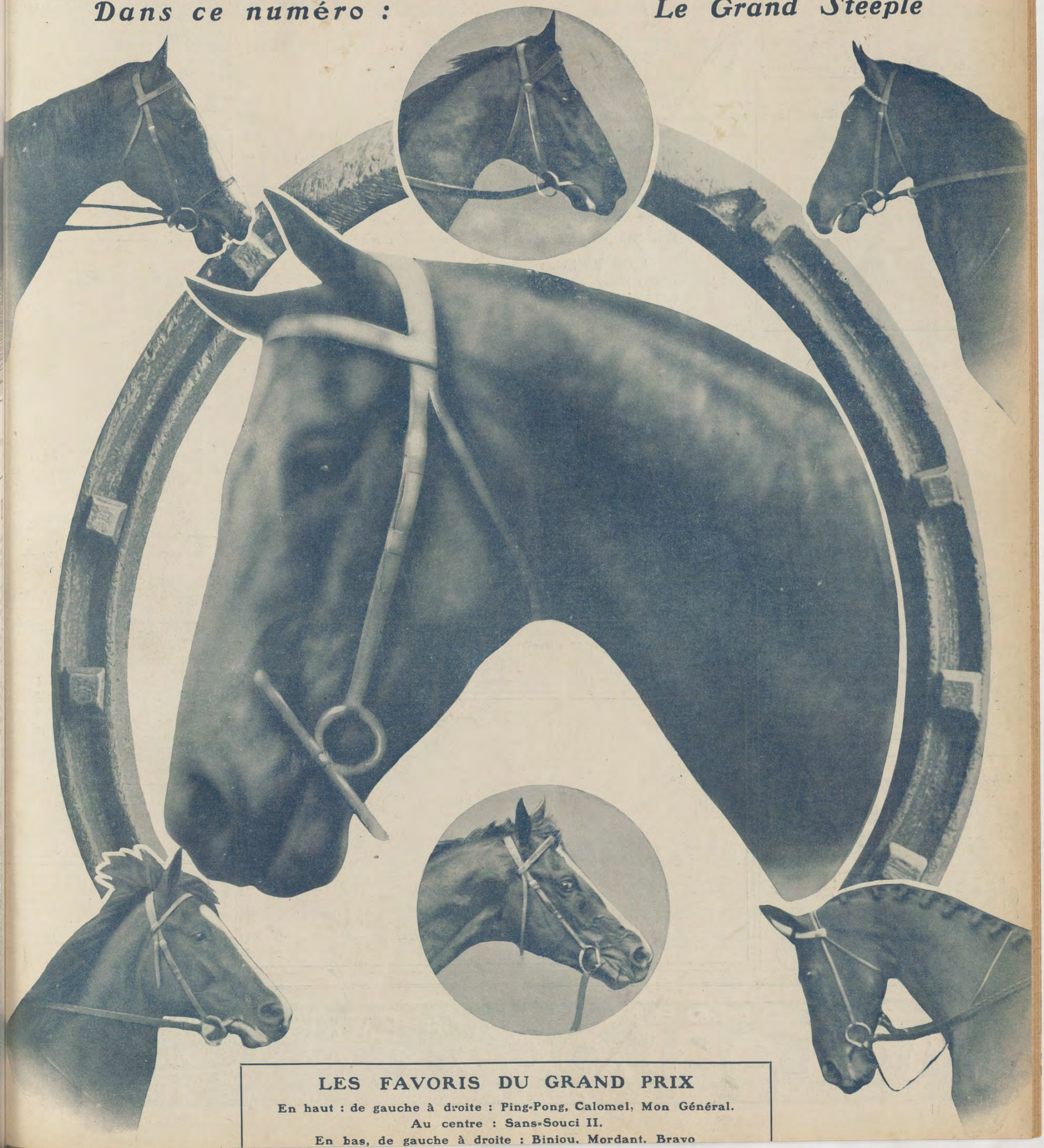
10e Année ⌀ N° 456 — 50 centimes — 15 Juin 1907 ⌀ Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : *Le Grand Steeple*



LES FAVORIS DU GRAND PRIX

En haut : de gauche à droite : Ping-Pong, Calomel, Mon Général.
Au centre : Sans-Souci II.
En bas, de gauche à droite : Biniou, Mordant, Bravo

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ALCYON

BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.

TOUR DE FRANCE (2.600 Kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.

4-6, Boulevard Bourdon **ALCYON** Neuilly-sur-Seine

EPILEPSIE Guérison Certaine. Dem. Notice. Dr BOURDAUX, FLEURANCE (Gers).

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES
EUGÈNE BRILLIÉ
60, Boulevard Pereire (Place Wagram)
Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Téléo **535 56**
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus Camions, Moteurs, Canot

Construits dans les ateliers d'artillerie de SCHNEIDER et Cie Le Havre

Fournisseurs de la Cie générale des Omnibus de PARIS

UNE BONNE BICYCLETTE
en vaut deux

CATALOGUE
FRANCO

Clément

LA BICYCLETTE
CLÉMENT
est une bonne bicyclette
CYCLES CLÉMENT, au Pré-St-Gervais, SEINE

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

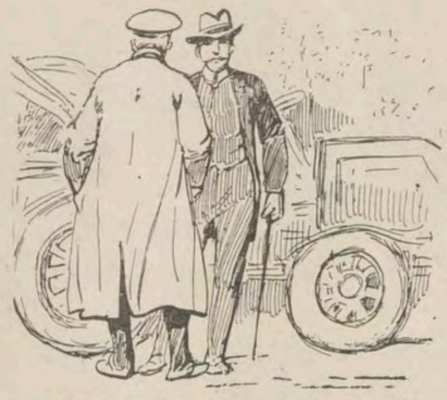
GENET D'OR PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLE BRISE EMBAUM

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

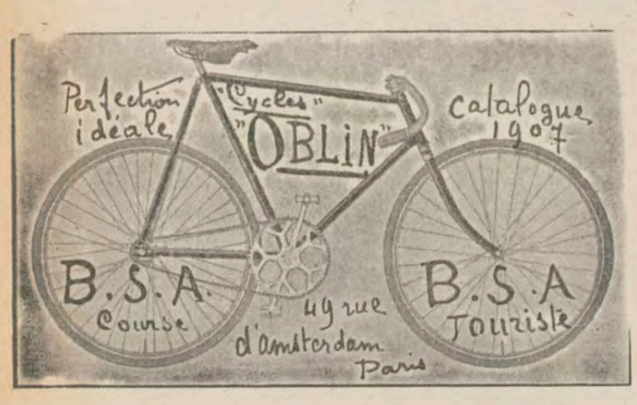
Bottines a ressort et à pneumatiques, pour alpinistes : saut en largeur de 25 mètres garanti.

— Je crois qu'il y a un ministre, là-bas, dans le ballon... Tâchez de le rattraper, j'ai quelque chose à lui demander et à Paris je ne peux jamais le rejoindre.



— L'important, pour notre sécurité, mon vieux, c'est d'abord d'avoir des pneus d'une solidité à toute épreuve.
— C'est bien pour ça que j'ai adopté les Pneus Gaulois.

— Combien dites-vous qu'il y a ?
— 72 kilomètres à vol d'oiseau...
— Mais non, j'ai une auto. Pour la distance a vol d'oiseau, attendez que j'aie un ballon.



Société Anonyme des Automobiles de LA
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : **35-15**
Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & Cie, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador

BUIRE

DÉFIEZ-VOUS, Ma
de l'action nocive du temps. — Prenez tous l
au coucher deux dragées de **ROMASTINE BO**
Ce produit **AUGMENTE** *RAPIDEMENT L'AM*
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉT
Le Flacon : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun

PLAQUES
JOUGLA
PAPIERS

FAUTEUILS mus par la personne assise
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles. *Envoi Fco du Catalogue*

PICON Boisson
PICON Tonique
PICON Agréable
PICON
PICON
et
PICON
PICON
Rafraîchissante

CYCLES & MOTOCYCL
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQ
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 M
L'INTERMÉDIAIRE 17 R. MONS PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

HERNIE GUÉR

par le Nouveau BANDAGE M
Accepté par la Société de Chirur
Recommandé par
Membres du Corps M
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur
supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** L
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. C
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Hono

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102. RUE DES VIVANTS. 102 · **BORDEAUX**

à PARIS EN 1906
DIRECTION DES AGENCES E
MAGASIN D'EXPOSITIO
8 · RUE LAFAYETTE · 8

NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRI

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

15 Juin 1907 ✠ N° 456
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

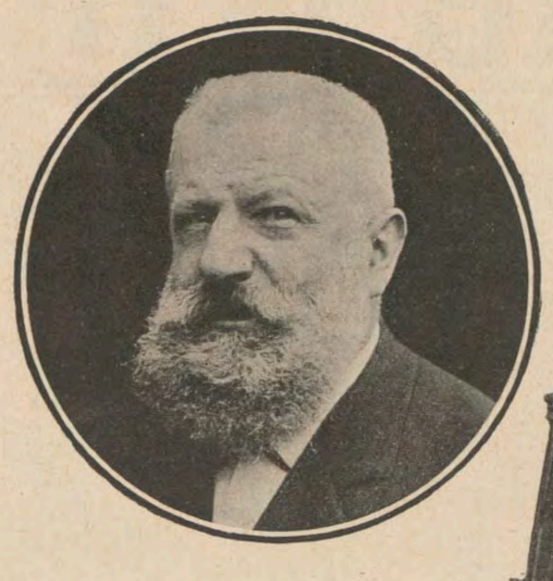
Journaliste — Violon II — Grosse Mère

LE GRAND STEEPLE-CHASE ✠ LE SAUT DU BULL-FINCH

Le temps n'a pas favorisé la grande épreuve du steeple-chasing, le ciel était couvert au début de la réunion et l'orage menaçait. La pluie tomba au moment du Grand Steeple et les élégantes spectatrices commençaient à craindre une nouvelle édition de l'ouragan qui dévasta le champ de courses à la même réunion en 1905. Mais ce n'était qu'une fausse alerte et le public put se livrer à l'étude des concurrents. Dix chevaux étaient inscrits. On regrettait l'absence de la jument anglaise Do Be Quick, blessée à l'entraînement. L'Angleterre avait un autre représentant avec Aérostat qui ne fut jamais dans la course. Ce fut une pouliche de 4 ans, Grosse Mère, qui triompha à 4 longueurs devant Violon II. Journaliste, troisième, à 2 longueurs 1/2.

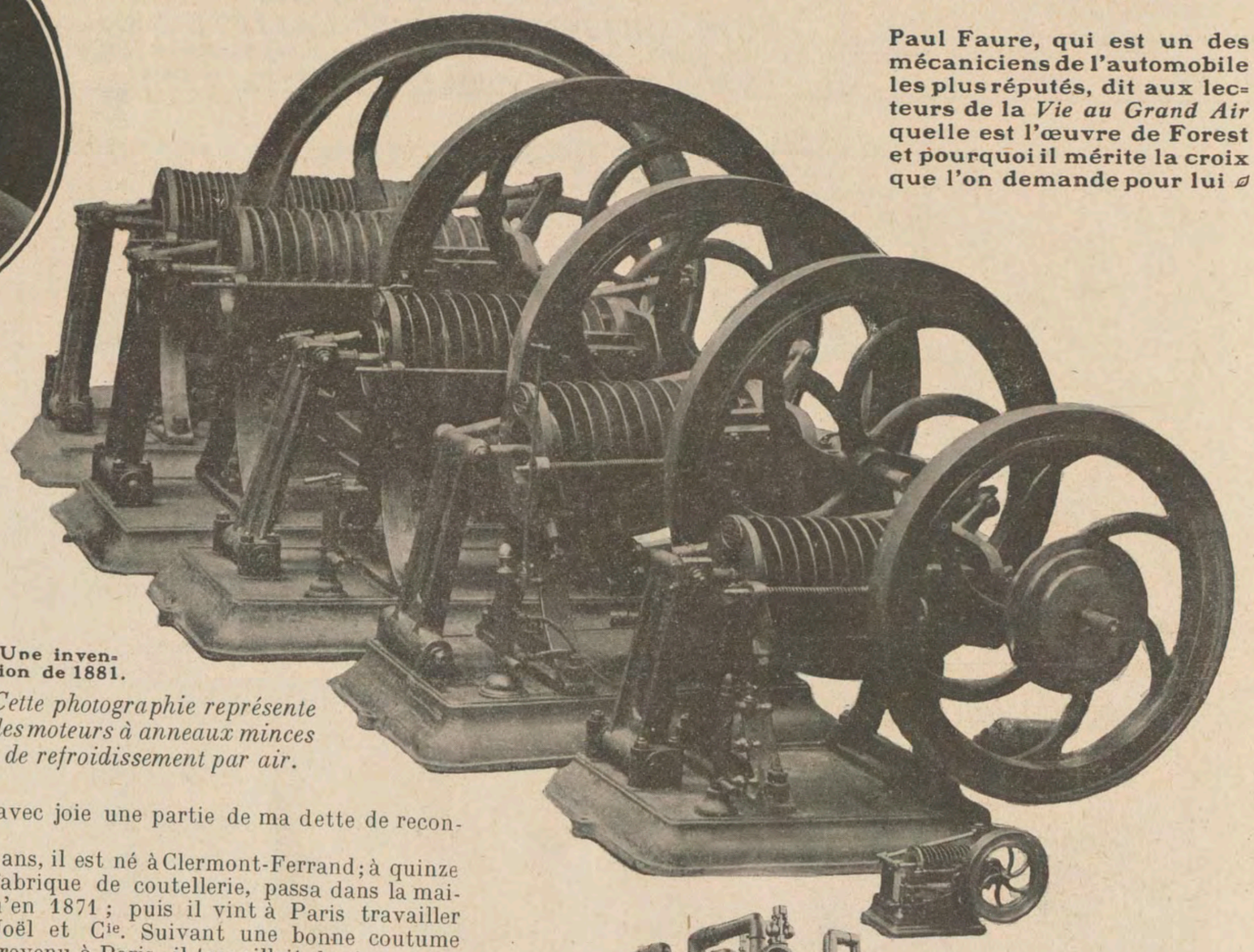
(Voir pages 407 à 410).

Un grand Inventeur
FERNAND FOREST



Fernand Forest.
Fernand Forest est l'un des inventeurs qui ont le plus fait pour l'automobile et, malgré cela, il a toujours été méconnu.

Paul Faure, qui est un des mécaniciens de l'automobile les plus réputés, dit aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* quelle est l'œuvre de Forest et pourquoi il mérite la croix que l'on demande pour lui ø

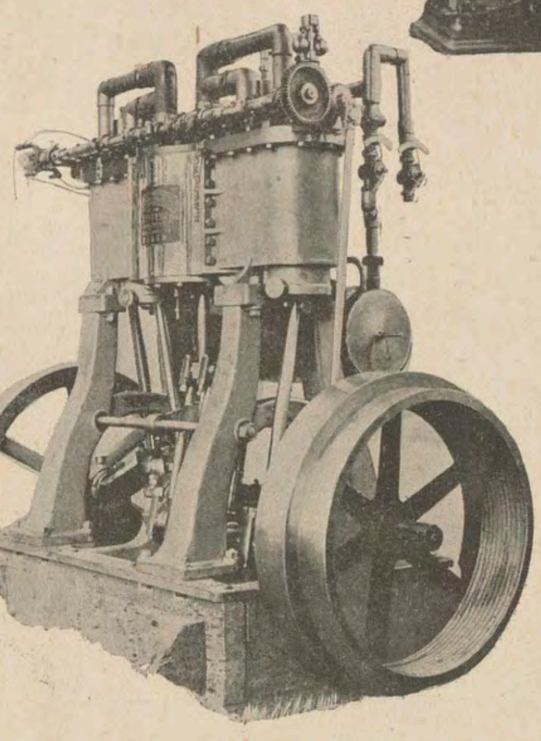


Une invention de 1881.
Cette photographie représente des moteurs à anneaux minces de refroidissement par air.

Si j'ai accepté de faire cet article pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, c'est que j'ai débuté comme ouvrier à l'école de Fernand Forest ; si, aujourd'hui, on m'accorde quelque mérite comme mécanicien et si j'ai une petite réputation comme médecin d'automobiles, c'est à lui que je le dois. Je paie avec joie une partie de ma dette de reconnaissance.

Fernand Forest a cinquante-six ans, il est né à Clermont-Ferrand ; à quinze ans il débuta dans une grande fabrique de coutellerie, passa dans la maison Baconnet et y demeura jusqu'en 1871 ; puis il vint à Paris travailler chez Cail, et chez Thomasset, Noël et Cie. Suivant une bonne coutume il fit ensuite son tour de France ; revenu à Paris, il travaillait le jour pour assurer la subsistance des siens et le soir suivait des cours des Arts et Métiers. Là il puisa de solides connaissances théoriques qui lui ont merveilleusement servi.

Quand j'entrai chez Forest, qui avait ses ateliers quai de la Rapée, j'avais déjà assisté aux essais du *Volapück*, le premier canot automobile, dont la machine toute nouvelle ne laissait pas de nous surprendre. Elle était munie d'un cylindre sans fond, dans lequel se mouvaient deux pistons, en sens inverse, un carburateur à niveau constant et à circulation d'eau chaude fournissait le mélange gazeux ; une magnéto produisait l'allumage réglable, un réducteur de vitesse à pignons droits donnait deux vitesses, marche avant, stop et marche arrière ; la grande vitesse, marche avant était en prise directe (1885). C'est dans ces ateliers de Forest que j'appris ce que je sais aujourd'hui. A cette époque déjà, Forest était un grand inventeur, mais les moteurs qu'il fit ensuite en collaboration avec Georges Gallice devaient bien autrement révolutionner la mécanique moderne. C'est à lui que l'on doit les moteurs à deux pistons s'équilibrant et les merveilleux moteurs à 4, 6 et 8 cylindres fondus en bloc ; par cylindres jumelés ; par cylindres séparés ; à anneaux de refroidissement par air (les ailettes que possèdent encore les moteurs de toutes les motocyclettes) ; à chemises d'eau en cuivre ; à allumage magnétique avec avance ; à soupapes d'admission commandées ; à fermeture de l'admission retardée ; à détente prolongée ; avec régulateur sur l'admission.



Une invention de 1888.
Moteur à cinq cylindres compound, à marche reversible.

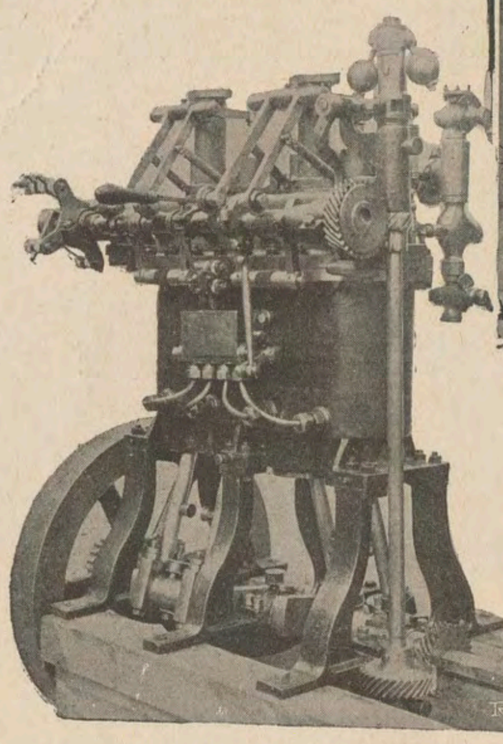
Forest ne s'est pas contenté de créer les moteurs polycylindriques, il les a perfectionnés, il n'a rien laissé à faire.

Et comme Faroux l'a si bien dit : « Rien dans les plus récents perfectionnements qui ne porte l'empreinte de Forest : son génie s'est attaché aux moindres détails. »

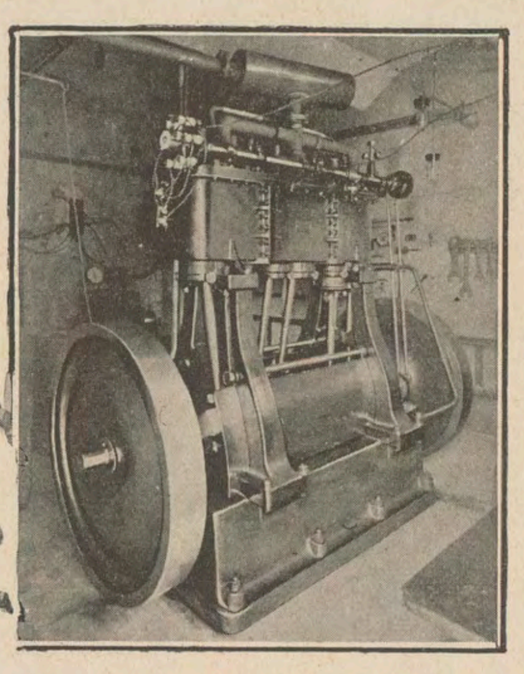
En 1907, nous pouvons dire que son œuvre est colossale par le nombre incalculable de moteurs polycylindriques appliqués à l'automobile dans le monde entier. Mais nous devons dire aussi que cette œuvre, grande et belle, est une œuvre bien française qui établit au profit de notre pays la paternité des inventions que certains constructeurs prétendent s'attribuer aujourd'hui.

C'est en 1875 que Forest fit son premier moteur, et depuis plus de trente ans, il a constamment travaillé à la création et au perfectionnement des moteurs à explosion. Nos lecteurs verront ci-dessus une série de moteurs à anneaux minces de refroidissement par air qui datent de 1881. De 1883 à 1887, c'est la période des moteurs à deux pistons s'équilibrant dans un même cylindre avec allumage magnétique, avec avance ; c'est sur ces moteurs qu'en 1885, Forest appliqua pour la première fois le remisage des gaz.

En 1887, chargé par M. Gaston Tissandier d'étudier un moteur léger pour la navigation aérienne, il conçut un moteur à trente-deux cylindres rayonnants qu'il fit breveter en 1888. La même année, Forest



Un quatre cylindres de 1891.
Ce moteur à quatre cylindres datant de 1891, a toutes ses soupapes commandées



Le premier six cylindres.
Ce six cylindres qui date de 1889 fonctionne encore actuellement à l'arsenal de Brest.

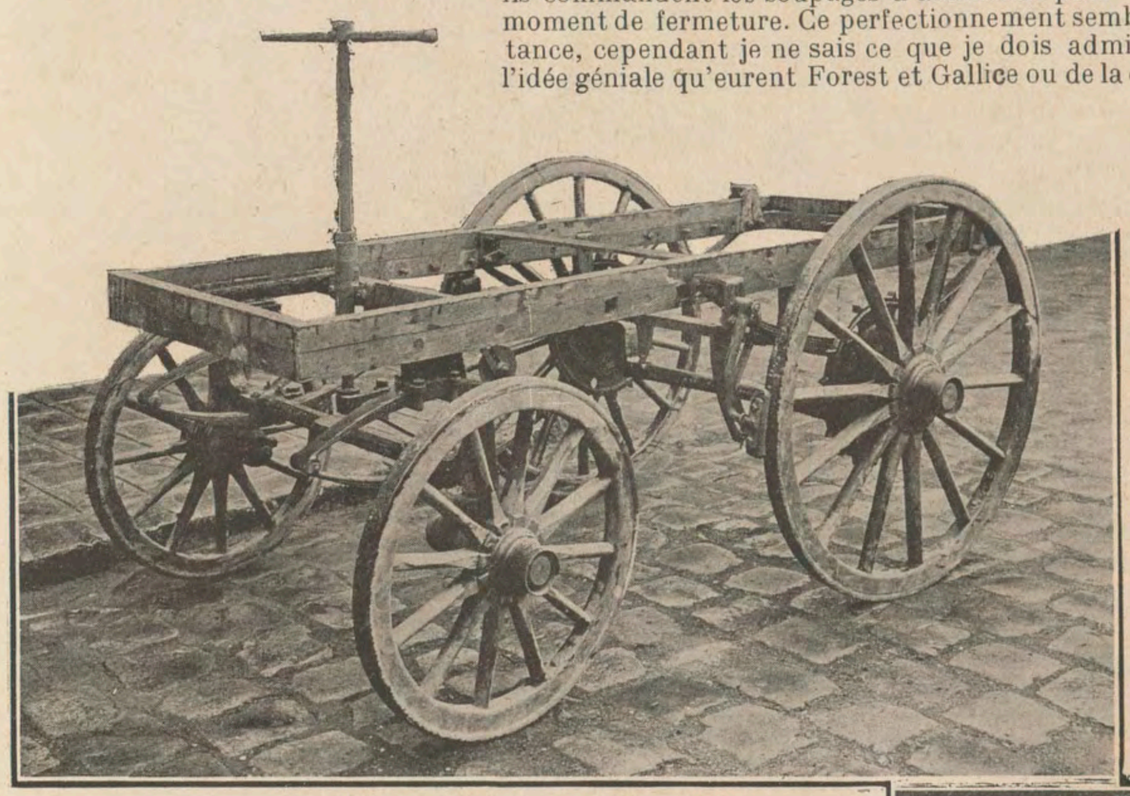
prend un autre brevet pour un carburateur d'huile lourde. Les principes étaient les suivants : 1° Echauffement de l'air ambiant avant son entrée dans le carburateur; 2° Maintien dans le carburateur d'une température constante grâce à une circulation d'eau chaude; 3° Régulation de l'introduction du pétrole dans le carburateur maintenant le niveau constant.

A part le remplacement par un gicleur, de la brosse circulaire, les carburateurs actuels ne sont pas autrement établis.

C'est encore en 1888 que Forest et Gallice firent breveter le premier moteur à cinq cylindres verticaux qui fut construit et placé l'année suivante sur le yacht automobile de Gallice, *Asmodée*.

En 1890, M. Forest fit la première voiture à moteur à quatre cylindres; nous avons retrouvé le châssis dont nous donnons une photographie. Malheureusement, le moteur et le changement de vitesse ont été enlevés. C'est infiniment regrettable car la place de cette voiture complète serait au Conservatoire des Arts et Métiers.

En 1891, Forest et Gallice perfectionnent le moteur à quatre cylindres. Ils créent la mise en marche automatique, ils alimentent les quatre cylindres par un unique carburateur et une seule conduite ; ils commandent les soupages d'admission pour en retarder le moment de fermeture. Ce perfectionnement semble sans importance, cependant je ne sais ce que je dois admirer le plus de l'idée géniale qu'eurent Forest et Gallice ou de la date à laquelle ils eurent cette idée.



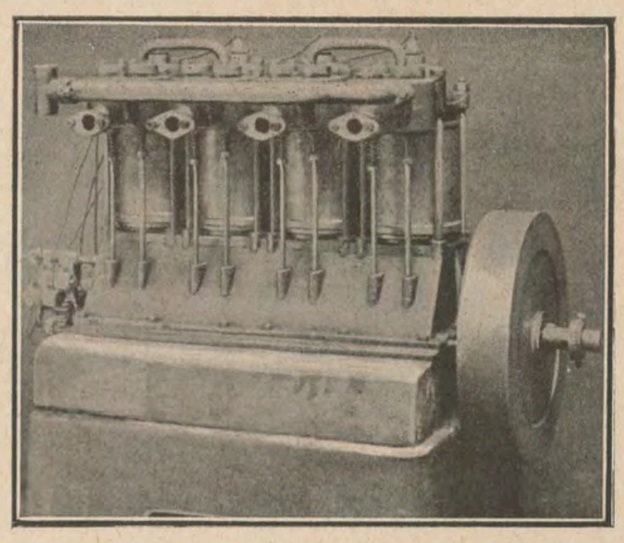
La première automobile à quatre cylindres.

Cette photographie représente le châssis de la première voiture automobile à quatre cylindres, invention de Forest (1890).

A cette époque aucun de nos constructeurs d'automobiles ne songeait seulement à établir des moteurs quatre cylindres ! Et les deux inventeurs venaient déjà de doter ce moteur du plus grand perfectionnement dont on peut affirmer l'importance, puisque depuis cinq ans, les voitures qui ont gagné les grandes épreuves sont toutes munies d'un moteur à quatre cylindres dont les soupapes d'admission sont commandées, et le moment de fermeture retardé ! Or, si long à être adopté, ce perfectionnement de Forest date de quinze ans !

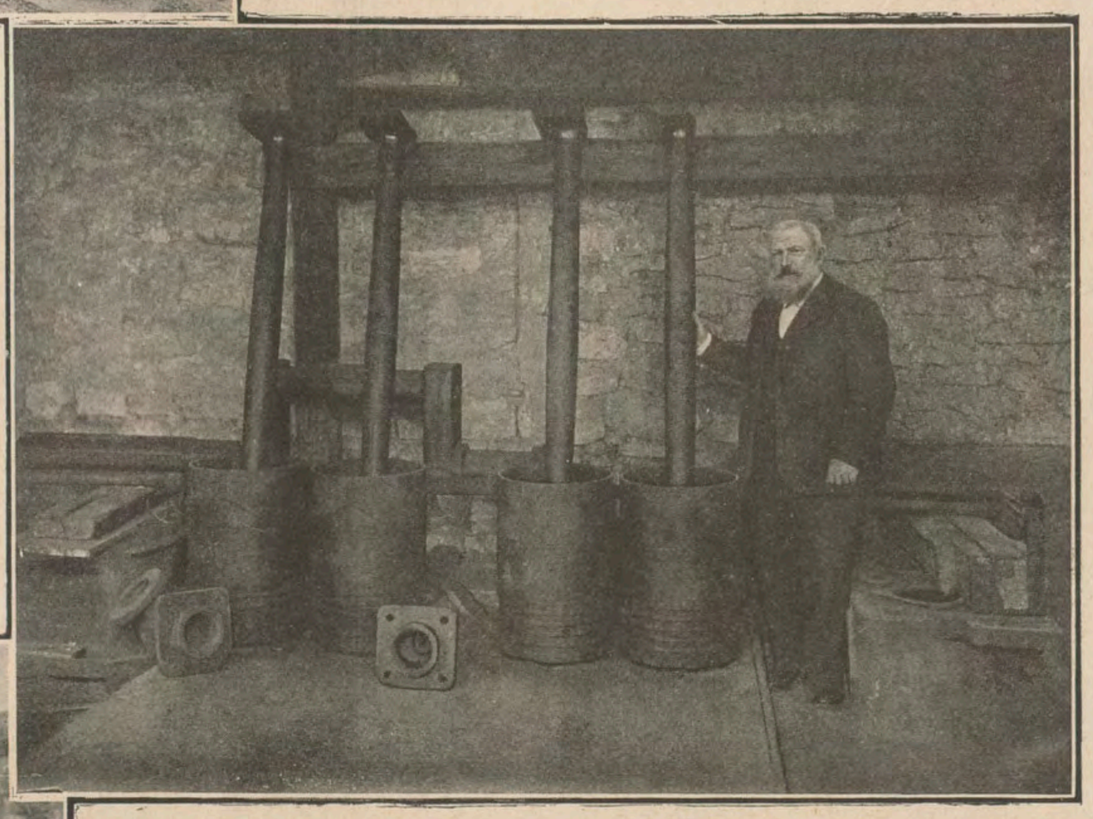
A la fin de 1891, il a fait breveter les moyens d'applications du moteur à explosions aux sous-marins. La caractéristique de cette application est l'accouplement des trois moteurs, deux à pétrole, un électrique sur un seul arbre de couche par trois embrayages à friction. Cette combinaison des trois moteurs permet : 1° Le rechargement des accumulateurs par la dynamo, qui est génératrice ou réceptrice actionnée par un des moteurs à explosion pendant que le deuxième moteur à explosion peut actionner le compresseur d'air; 2° d'actionner l'hélice par l'électromoteur quand les moteurs à pétrole sont stoppés; 3° D'actionner l'hélice par l'un ou les deux moteurs à explosion. Les deux moteurs sont accouplés à l'aide d'un embrayage à friction muni d'un verrouillage permettant le calage convenable des deux vilbrequins.

Cette combinaison de deux moteurs à quatre cylindres en tandem constitue le premier moteur à huit cylindres verticaux. Nous sommes toujours en 1891 et nous voyons par cette date que sept ans avant la course Paris-Amsterdam, (1898). Forest avait déjà établi des moteurs à 4, 6 et 8 cylindres pour bateaux et pour voitures. Et ces moteurs portaient déjà en eux les plus grands perfectionnements.



Une invention de 1898.

Moteur à quatre cylindres séparés, chemins d'eau en cuivre, compression à volume réduit, vitesse 1.500 tours.



Forest dans son atelier.

Forest, à côté de quatre pistons monumentaux, construits par lui.

Le premier Canot automobile.

Cette photographie due au célèbre aéronaute, Gaston Tissandier, représente le premier canot automobile, le Volapuck, *construit par Forest en 1885.*

Après un tel travail, ne croyez pas que Forest soit resté inactif. En 1898, alors qu'on se décidait enfin à appliquer le moteur à quatre cylindres aux voitures automobiles, il fit alors le premier moteur à quatre cylindres séparés, à chemises d'eau en cuivre, toutes les soupapes commandées et à fermeture de l'admission retardée, vitesse 1.500 tours à la minute. Ce moteur a tout à fait la silhouette des moteurs actuels.

Forest devait terminer la grande série de ses belles inventions par la création d'un cycle entièrement nouveau. Et la combinaison du cycle de Forest et du cycle de Beau de Rochas permet de construire des moteurs à quatre cylindres souples, économiques et extrêmement puissants.

Ceci n'est qu'un exposé sommaire, les lecteurs de la *Vie au Grand Air* comprendront combien est importante l'œuvre de Forest et de son collaborateur Gallice. On pourrait croire qu'aujourd'hui Forest est millionnaire; il n'en est rien, il vit péniblement. On pourrait croire que lui et son ami sont décorés depuis longtemps, on a décoré beaucoup d'autres constructeurs : on les a oubliés. Aujourd'hui, un comité à la tête duquel ont tenu à s'inscrire le marquis de Dion et M. Archdeacon, va faire auprès des pouvoirs publics, une démarche pour obtenir, au 14 juillet prochain, la croix pour Forest et pour son collaborateur.

PAUL FAURE.
ancien contremaître chez Forest.

La Maison du Pneu

Nos lecteurs liront avec intérêt cet article qui leur montrera l'organisation d'une grande maison de pneumatiques

Il n'est actuellement personne, dans les milieux parisiens de l'Automobile, qui ne connaisse, au moins d'aspect, le somptueux édifice dans lequel s'est installé le Pneu Continental 146, avenue Malakoff.

Toutefois, en raison de ce que l'admiration générale peut avoir du superficiel, nous allons donner de l'immeuble Continental une description qui portera sur toutes les particularités qui peuvent intéresser particulièrement les automobilistes.

Disons tout d'abord que l'installation entière a été prévue pour assurer d'une façon absolument pratique toutes les relations qu'une maison de pneumatiques peut avoir avec sa clientèle et cela non seulement au point de vue strictement commercial, mais encore pour ce qui se rapporte aux intérêts généraux des chauffeurs.

Au rez-de-chaussée, et prenant accès sur l'avenue Malakoff, est un très spacieux hall de vente où de nombreux employés prennent les commandes des marchandises à emporter de suite. Ces marchandises proviennent du stock installé dans un immense sous-sol occupant une superficie de 1.000 mètres carrés sur 4^m40 de hauteur. On conçoit aisément qu'un tel espace permet d'emmagasiner une quantité de marchandises suffisante pour qu'un approvisionnement de plusieurs mois soit assuré. Cela permet à Continental de livrer à sa clientèle des marchandises d'autant plus avantageuses qu'elles ne sortent pas toutes fraiches de l'usine.

Le stock approvisionne le Hall de vente au moyen d'un monte-charge, la commande reçoit ainsi une exécution mécanique tout à fait remarquable par sa rapidité.

C'est encore dans le hall de vente que sont exposés les produits nouvellement fabriqués par Continental. Un personnel compétent démontre et explique aux nombreux visiteurs les progrès représentés par chaque nouveau modèle.

A droite et à gauche du hall de vente, sont installés un salon de lecture et un bureau de tourisme. Ce dernier service est une innovation de Continental qui sera particulièrement appréciée par les touristes · ils y trouveront, en effet, des employés expérimentés, parlant plusieurs langues, qui leur donneront tous les renseignements nécessaires pour leurs projets de voyage et d'excursions : meilleures routes à prendre, étapes à établir, garages, hôtels recommandés, etc. Mieux encore, les touristes pourront dans le bureau qui leur est réservé, prendre très profitablement connaissance des nombreux documents recueillis à grands frais par Continental pour la composition des éditions successives de son célèbre guide routier.

La cour de l'immeuble, très vaste et d'accès très facile, est couverte. Plusieurs grosses voitures de tourisme, y peuvent à la fois évoluer à l'aise, soit pour y être pesées — opération indispensable, puisqu'elle doit indiquer le modèle de bandages à employer — soit pour y être rapidement montées en pneumatiques, par les monteurs parfaitement exercés de la maison.

Il est presque superflu d'ajouter que l'antique pompe à main n'a plus rien à faire à la maison Continental. L'opération du gonflage des pneus est effectuée d'une façon infiniment plus pratique et plus moderne par le système des " obus à air comprimé ".

Les réparations sont recues au fond de la cour, dans un service spécial dont le personnel très compétent indique immédiatement aux intéressés dans quelles conditions et dans quel délai exact ils peuvent être satisfaits.

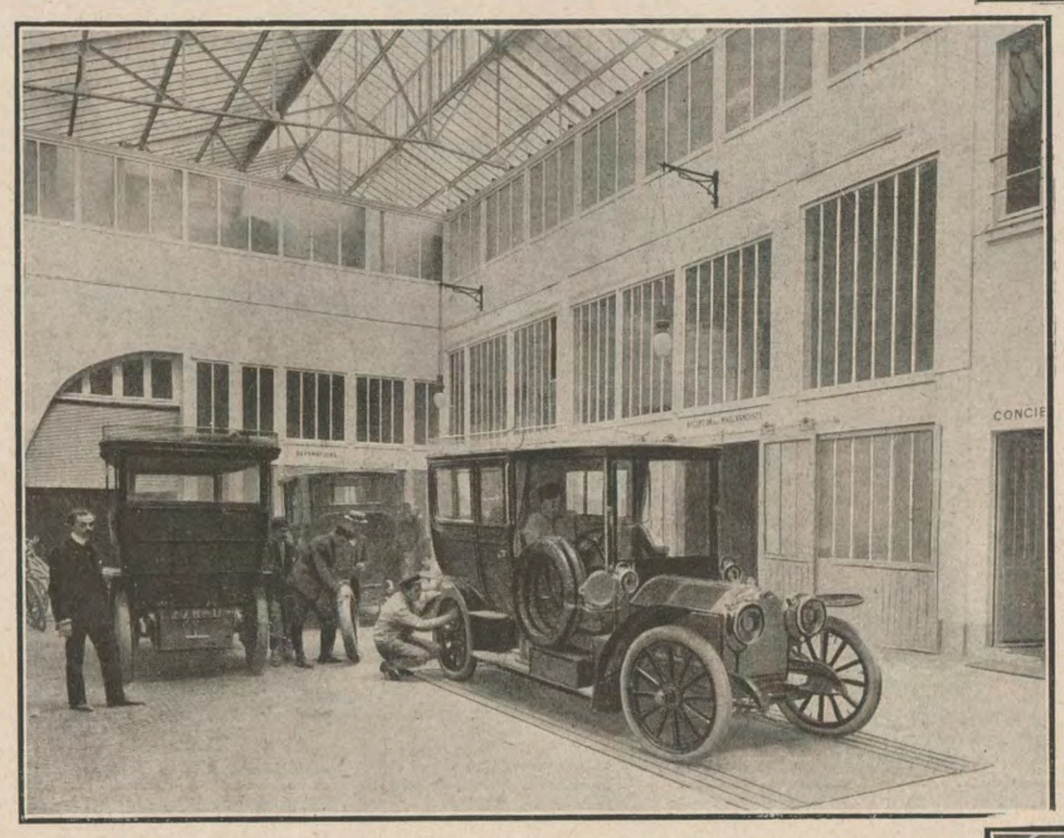
Nous aurons terminé la description du rez-de-chaussée en signalant la parfaite organisation du service des expéditions qui dispose d'une superficie de 250 mètres carrés et que le stock approvisionne par deux monte-charge.

Une description trop détaillée des services administratifs installés dans les trois étages de façade de l'immeuble, outre qu'elle nous entraînerait trop loin, serait d'un intérêt moins certain pour nos lecteurs. Contentons-nous donc de dire que dans la maison du pneu édifiée par Continental, près de 6.000 mètres superficiels sont utilisés par l'ensemble des différents services et, avec ce qui precède, nous aurons donné une petite idée d'une installation qne l'on peut considérer actuellement comme la plus parfaite et la plus propre à assurer la satisfaction de la clientèle du pneumatique.

ARGUS.

La Façade de l'Hotel du Continental.

C'est dans un somptueux édifice de l'avenue Malakoff que le pneu Continental a transporté ses nombreux services.



La Cour couverte.

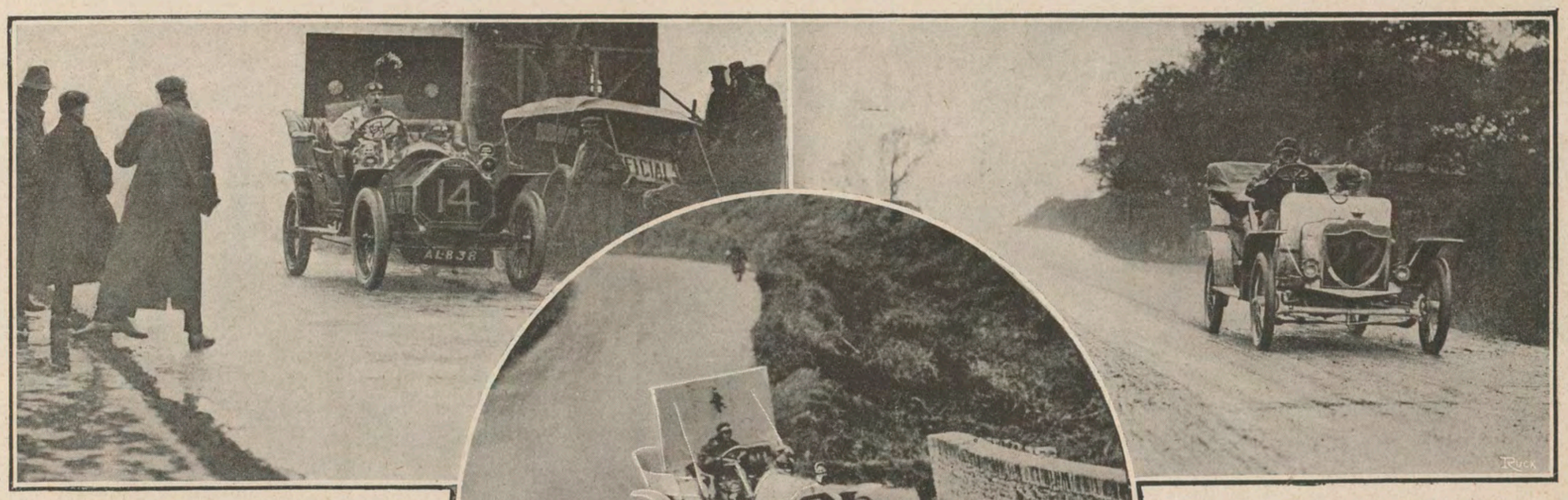
La cour, très vaste, permet à plusieurs grosses voitures d'y évoluer aisément soit pour être pesées, soit pour y être vite montées en pneumatiques.

Le Hall des Ventes.

Au rez-de-chaussée et prenant accès sur l'avenue Malakoff, un hall de vente spacieux, où de nombreux employés prennent les commandes.

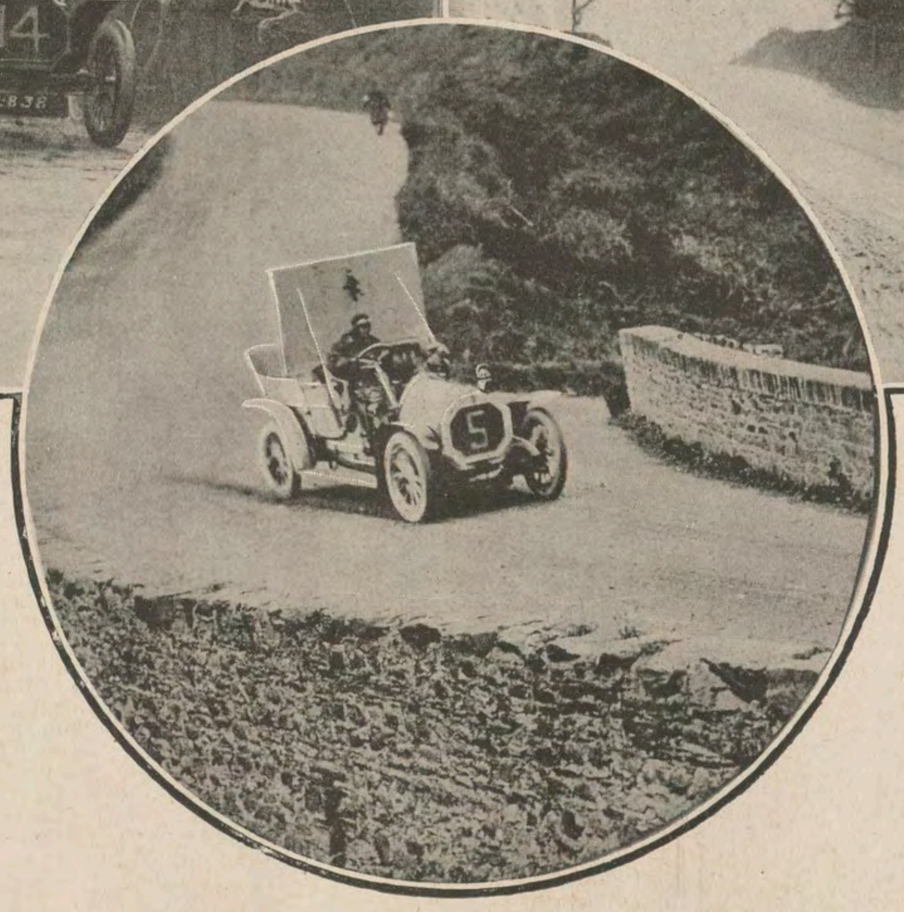
Le Tourist-Trophy et le Graphic-Trophy

Deux classiques épreuves automobiles se sont disputées la semaine dernière en Angleterre ✠ L'industrie française y a été brillamment représentée à l'arrivée ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠



G.-P. Mills

Le gagnant du premier Bordeaux-Paris s'est classé premier de l'Heavy Touring Car Race en 7 h. 11 m. (Pneumatiques Dunlop).



M. Gream Fenton.

Classé deuxième de l'Heavy Touring Car Race sur voiture Gladiator, *pneumatiques* Dunlop.

E. Courlis

S'est classé premier du Tourist Trophy en 8 h. 23 m. 27 s. devant Reid. Deux seulement ont terminé. (Pneumatiques Dunlop.)

L'ÉPREUVE de vitesse pour voitures de tourisme disputée le 30 mai dans l'île de Man se divisait en deux séries : le Tourist Trophy, dont les concurrents avaient à couvrir 389 kilomètres avec 11 litres d'essence aux 100 kilomètres, et l'Heavy Touring Car Race, qui comportait 453 kilomètres avec 18 litres aux 100 kilomètres. Pour ces dernières voitures, qui portaient un écran pour assurer à toutes une semblable résistance de l'air, le parcours fut réduit à 323 kilomètres, en raison de déplorables conditions climatériques

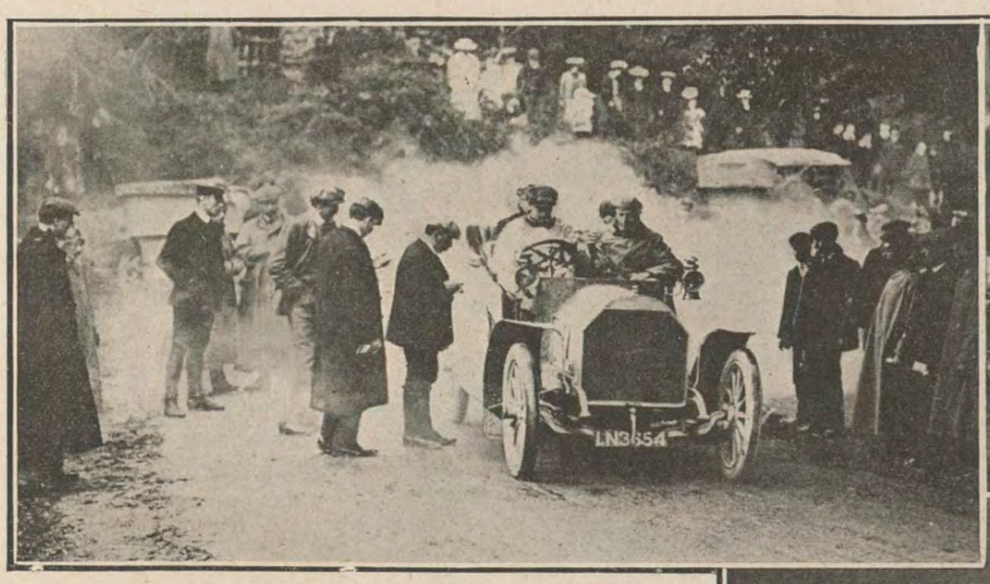
Dans la première série, 22 concurrents se présentèrent et 10 dans la seconde. Deux seulement terminèrent dans chaque série : quelques-uns eurent leurs organes remplis de boue, d'autres s'arrêtèrent, faute d'essence. Le vainqueur des grosses voitures fut G.-P. Mills, le gagnant du premier Bordeaux-Paris, conduisant une voiture Humber-Beeston, tandis que les petites voitures revinrent à Courlis sur une Rover, mettant au premier rang deux maisons jadis célèbres dans la construction des bicyclettes. La seule voiture française qui termina porte aussi un nom célèbre dans l'histoire du cycle, celui de Gladiator. Sur sa 25-chevaux, M. Gream Fenton a fait une très jolie course, et si la distance n'avait pas été réduite au dernier moment, il est fort possible qu'elle eût été la seule à terminer le parcours.

pris la première place avec Hutton, la deuxième avec Watson et la sixième avec Porporato.

Il convient d'ajouter que les Anglais se sont présentés dans ces deux courses avec des voitures spécialement étudiées pour l'épreuve, tandis que nous nous sommes contentés d'envoyer des types de séries, des voitures non truquées. Elles ont fait des performances honorables, mais elle ne pouvaient pas gagner contre des adversaires mieux préparés.

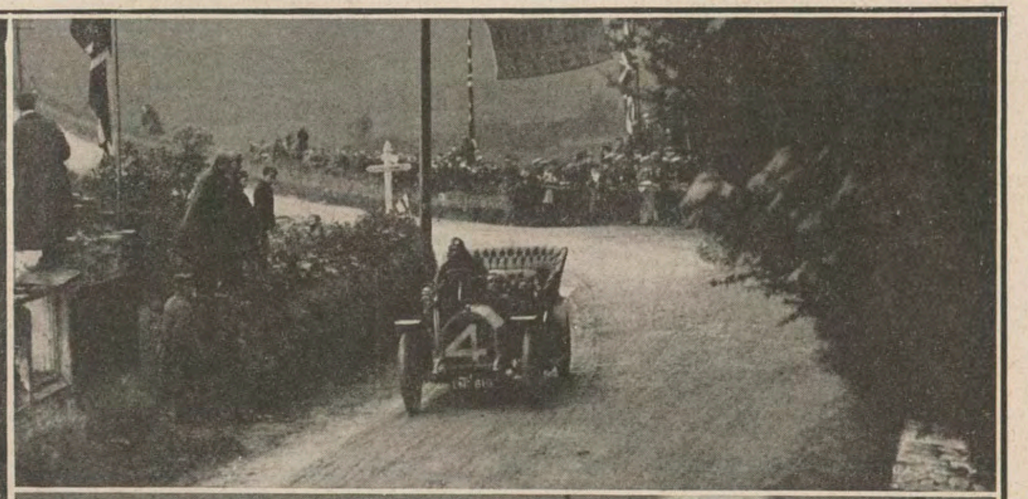
La course de côte qui se disputait le lendemain sur les 2.332 mètres de la côte de Slein Lewaigue, près de Ramsey, a été encore une victoire pour l'industrie française. Les Berliet ont

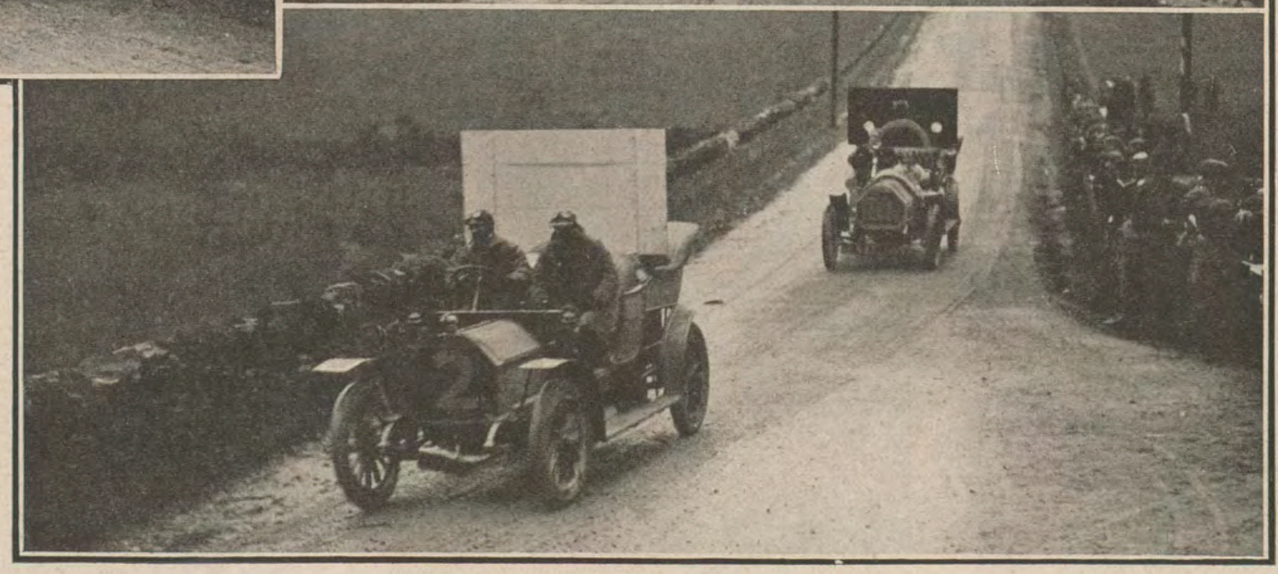
F.-A. WHEEL.



Hutton, gagnant du Graphic Trophy.

Montant les 2.332 mètres en côte en 3 m. 40 s. 2/5 sur 60 chx Berliet, *pneus* Continental.





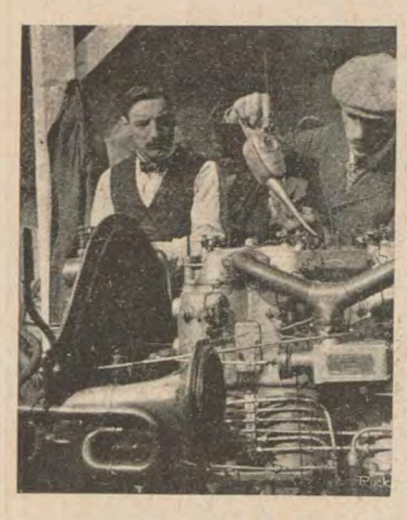
Deux concurrents du Graphic Trophy.

En bas Watson, classé second en 3 m. 45 s. 3/5 sur 40 chx Berliet, *pneus* Continental.
En haut Porporato, arrivé sixième en 4 m. 31 s. 4/5 sur 40 chx Berliet, *pneus* Continenal.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | **CYCLISME** | **RÉSULTATS TECHNIQUES** | **ATHLÉTISME** | **HIPPISME**



Le pauvre Marius Pin surveillant le graissage de sa voiture, avant de faire son dernier essai où il devait trouver la mort.

UN PEU DE SANG-FROID

Les accidents d'automobiles se multiplient, depuis quelque temps, d'une façon inquiétante, non pas tant pour la sécurité des passants ou pour celle des chauffeurs eux-mêmes, que pour l'avenir de la locomotion automobile.

Les pouvoirs publics sont facilement impressionnables. Cela se conçoit.

Si le hasard fait que les quelques accidents qui auraient pu se répartir sur un ou plusieurs mois se trouvent réunis en une même semaine, aussitôt on croit tout perdu. Au fond, ce n'est pas sur une semaine qu'il faut se baser, c'est sur une suite de mois, et je suis convaincu qu'au bout de l'année, la moyenne n'a pas sensiblement varié.

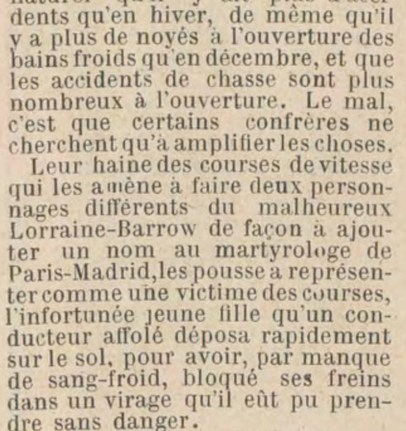
Mais, voici le beau temps, le soleil engage tout le monde à partir sur les routes, les courses de vitesse prochaines font sortir de l'usine les cent-chevaux, il est naturel qu'il y ait plus d'accidents qu'en hiver, de même qu'il y a plus de noyés à l'ouverture des bains froids qu'en décembre, et que les accidents de chasse sont plus nombreux à l'ouverture. Le mal, c'est que certains confrères ne cherchent qu'à amplifier les choses.

Leur haine des courses de vitesse qui les amène à faire deux personnages différents du malheureux Lorraine-Barrow de façon à ajouter un nom au martyrologe de Paris-Madrid, les pousse à représenter comme une victime des courses, l'infortunée jeune fille qu'un conducteur affolé déposa rapidement sur le sol, pour avoir, par manque de sang-froid, bloqué ses freins dans un virage qu'il eût pu prendre sans danger.

Ardents défenseurs des concours, ils mettent aussi au passif des courses, les écrasés de la Coupe Herkomer, sans se rendre compte que cette dernière est un concours et non pas une course, et que c'est précisément l'absence de gardes le long des routes qui caractérise le concours qui fut cause des multiples accidents survenus dans l'épreuve allemande.

Je ne crois pas non plus que c'est en course que le jeune Chambrand s'est tué l'autre jour.

F.-A. Wheel.



De l'inconvénient des carrosseries trop légères. Cette photographie prise dans le Tourist Trophy en est une preuve évidente.

Collier, vainqueur du Tourist Trophy pour motocyclettes, faisant les 254 kilomètres du parcours en 4 h. 8 m. 8 s. 1/5.

LES ROUTIERS

Si nos gloires du ciment sont toujours les mêmes, si depuis plusieurs années aucune étoile nouvelle ne s'est levée au firmament des sprinters, pour employer un locution bien sportive, il n'en est pas de même dans les rangs des coureurs sur route.

Sur les vélodromes, ce sont toujours les Friol, les Ellegard, les Van den Born, les Rutt, les Mayer, les Dupré, les Poulain, tandis que sur route, les hommes de l'an dernier traversent une mauvaise période. Maintenant, nous avons de véritables, célébrités nouvelles. Le Championnat de France nous a fourni Garrigou, Paris-Dieppe, Lignon: Bordeaux-Paris, Van Houwaert. Il me semble que les plus difficiles peuvent être satisfaits, et de ce côté, nous n'avons pas besoin de faire appel aux vieux pour donner un regain de succès aux épreuves. Il est inutile de rappeler les Corre, les Terront, les Holbein à la route, tandis qu'en vitesse on en a été réduit à faire revenir Major Taylor, on songe même à Morin.

Qu'en conclure? Que la course de fond sur route nécessite moins de qualités que la course de vitesse? L'espace dont je dispose est trop restreint pour discuter cette question épineuse. Il suffit pour le moment, de se lamenter sur la pénurie des sprinters. Nous avons deux comingmen avec Martin et Comès, mais comme ils tardent à se faire jour à travers les rangs des ténors! Que faudra-t-il tenter pour trouver des hommes susceptibles de faire trembler les champions? Je crois que personne ne le sait, sans quoi nos impresario s'empresseraient de recourir à ce moyen.

Jacque Mortane

Du 2 au 8 Juin,

CYCLISME

Dimanche 2 Juin.

Buffalo. — *Scratch* : 1. Jacquelin, 2. Comès, 3. Benyon, 4. Martin

Une heure derrière motos : 1. Darragon (69 kilom. 990); 2. Bedell, 3. Simar, 4. Verbist.

Jeudi 6 Juin.

Buffalo. — *50 kilomètres derrière tandems* : 1. Trousselier (1 h. 1 m. 42 s.); 2. Léon Georget, à 2 longueurs; 3. Van Houwaert.

Scratch : 1. Rutt, 2. Hourlier, 3. Jacquelin.

ATHLÉTISME

Dimanche 2 Juin.

Match a huit rameurs de couple : La Basse-Seine bat de 6 longueurs la Société d'Encouragement.

Prix Paul Blanchet au R. C. F. (110 m. haies) : 1. Rod (R. C. F.); 2. Choisel (S. F.). T. : 16 s. 4/5.

100 mètres : 1. Périer (R. C. F.), 2. Rod (R. C. F.), T. : 11 s. 3/5.

1.500 mètres : 1. Keyser (R. C. F.), 2. de Fleurac (R. C. F.). T. : 4 m. 91 1/5.

400 mètres : 1. Belin du Cotteau (S. A. M.), 2. Faillot (R. C. F.) : T. 51 s. 2/5.

Classement par équipes : R. C. F., 60 points, 2. S. A. M., 84 points.

HIPPISME

Dimanche 2 Juin.

Chantilly. — *Prix du Jockey-Club* (2.400 m.) : 1. Mordant, à M. Ephrussi (M. Henry); 2. Binion, 3. Bravo. (14 partants.)

Prix de Dangu (4.000 m.) : 1. Monsieur Périchon, à M. Champion (Belhouse); 2. Ecots, 3. Trianon II. (5 partants.)

Lundi 3 Juin.

Prix des Vaux d'Or (2.800 m.) : 1. Indiana, à M. Vagliano (Hobbs), 2. Ambigu, 3. Rameau Fleuri. (5 partants.)

Mardi 4 Juin.

Saint-Ouen. — *Prix Killarney* (steeple, 3.800 m.) : 1. Violon II, à M. Douvreleur (Day); 2. Choisy-le-Roi, 3. Fragilité. (6 partants.)

Jeudi 6 Juin.

Longchamp. — *Prix de Lonray* (2.000 m.) : 1. Eastman, au baron de Rothschild (Barat); 2. Pernod, 3. Tinto. (5 partants.)

Prix de Malleret (2.000 m.) : 1. Aux armes, à M. Olry-Rœderer, G. Bartholomew); 2. Ad Gloriam, (3. Anémone II. (6 partants.)

La comtesse de Kermel, champion de France de tennis (1907), devant deux concurrentes qui se sont retirées.

LE SPORT A LAMODE.

Il y a deux ans, *Femina* publiait un article du signataire de ces lignes sur le diabolo. C'était le premier qui paraissait sur ce nouveau jeu.

Et j'avancais timidement que d'ici peu ce sport connaîtrait la plus grande vogue et serait appelé aux plus hautes destinées.

J'avais cette conviction, et ce n'est point sans une certaine fierté que je constate aujourd'hui que mes prédictions se sont réalisées au-delà de toutes espérance.

Maintenant il est impossible de mettre le pied dehors sans voir de multiples joueurs de diabolo, Avenue des Champs-Élysées, dans les jardins publics, au Bois, dans les squares, c'est une furie, c'est une frénésie. L'autre jour même, au pesage de Chantilly, une bande d'enfants, peu soucieux de trouver les gagnants, s'exerçaient entre les courses à leur sport favori.

Et ce qui fait la beauté du diabolo, c'est qu'il s'adresse aussi bien aux petits qu'aux grands. Pour ceux-ci c'est un sport, pour ceux-la un jeu. On a créé des clubs de diabolo, on a organisé des championnats de diabolo. Bientôt on mettra en vente des faux-cols, des cravates, des chemises, des chapeaux, voire même, et c'est là l'ultime gloire, des caleçons dits diabolo.

Peu d'inventions, ou plutôt peu de rénovations, ont joui de semblable engouement. Et pour une fois, sait-tu, elle est justifiée. A quand, dans notre galerie des célébrités sportives, la photographie du champion du monde du diabolo, titre que semble briguer notre Président Fallières, qui, paraît-il, grâce à un entraînement suivi, est d'une assez jolie force à ce jeu.

Jacques Mortane.

Aux courses de Reims : après un mauvais départ, trois chevaux firent le parcours. Course annulée; un des chevaux repart et finit à une tête du vainqueur.

SUR LES CHEVAUX RÉCLAMÉS

Le métier de propriétaire de chevaux de courses est véritablement plein d'agrément. Regardez cette excellente pouliche, Aux Armes, qui a battu avec facilite l'autre jour les meilleures figurantes du prix de Diane. Son avisé propriétaire, M. Olry Rœderer, l'a acquise pour 15.555 francs, alors qu'elle venait de gagner à Maisons le 30 octobre dernier une épreuve a réclamer. Elle avait débuté a deux ans, sous les couleurs de M. Caillault, qui l'avait laissée partir après deux victoires dans des prix à réclamer.

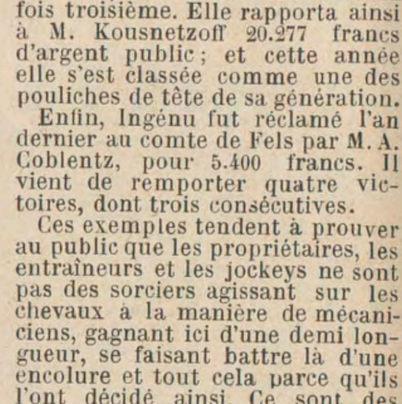
Elle passa alors entre les mains de M. Henriquet, puis de M. X. Balli. Ses gains s'élevèrent à 20.856 francs.

M. N.-G. Kousnetzoff ne fut pas moins heureux. Il réclama, pour 8.888 francs, Claudia à M. Jean Stern à la suite d'une modeste victoire à Maisons-Laffitte, le 20 septembre dernier. Elle courut encore cinq fois a deux ans, se plaçant une fois première devant Mordant, deux fois seconde et deux fois troisième. Elle rapporta ainsi à M. Kousnetzoff 20.277 francs d'argent public; et cette année elle s'est classée comme une des pouliches de tête de sa génération.

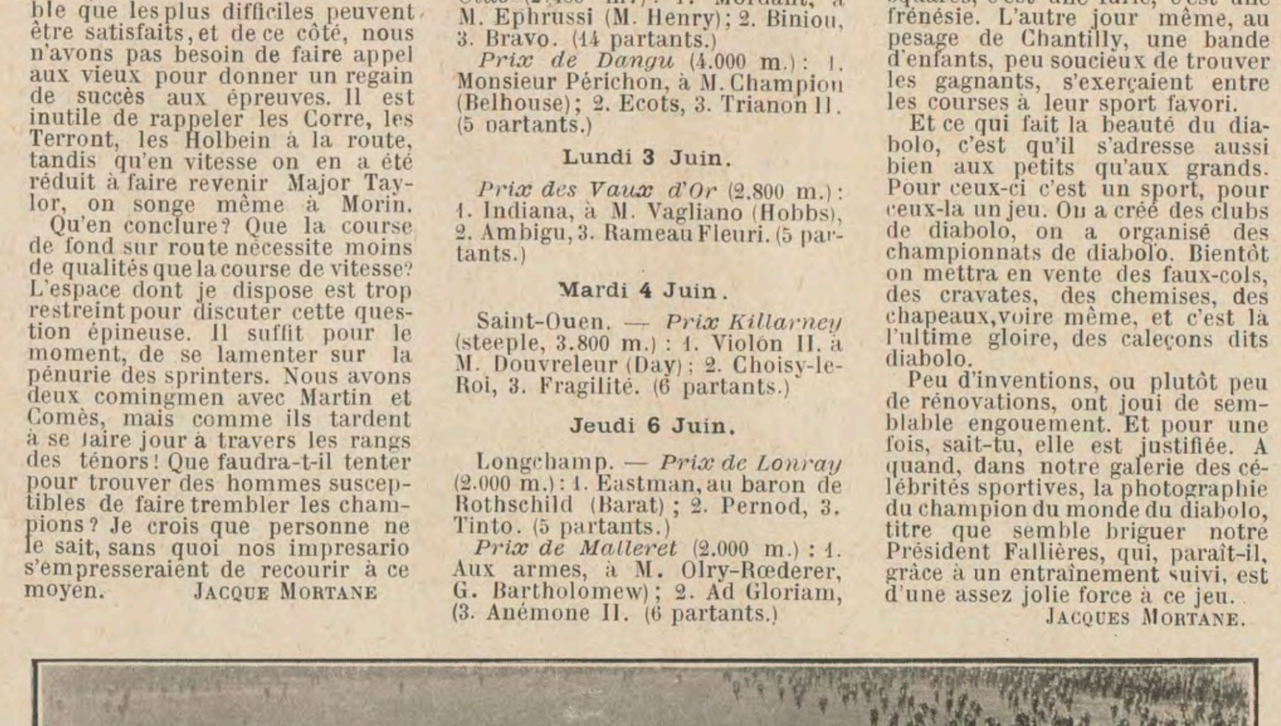
Enfin, Ingénu fut réclamé l'an dernier au comte de Fels par M. A. Coblentz, pour 5.400 francs. Il vient de remporter quatre victoires, dont trois consécutives.

Ces exemples tendent à prouver au public que les propriétaires, les entraîneurs et les jockeys ne sont pas des sorciers agissant sur les chevaux à la manière de mécaniciens, gagnant ici d'une demi longueur, se faisant battre là d'une encolure et tout cela parce qu'ils l'ont décidé ainsi. Ce sont des hommes comme nous; et comme nous ils se trompent. Les exemples sont peut-être plus frappants dans une année où la génération semble médiocre: mais on peut en trouver dans tous les temps : Moulins la Marche, Turenne, Presto II, Maximum; et Marsan, qui après avoir couru a réclamer pour 6.000 francs, sous les couleurs de M. de Brémond, fut acquis à l'amiable par M. Schenkel, gagna pour lui 175.000 francs d'argent public et vient d'être achete 65.000 francs par l'administration des Haras.

Boiard.



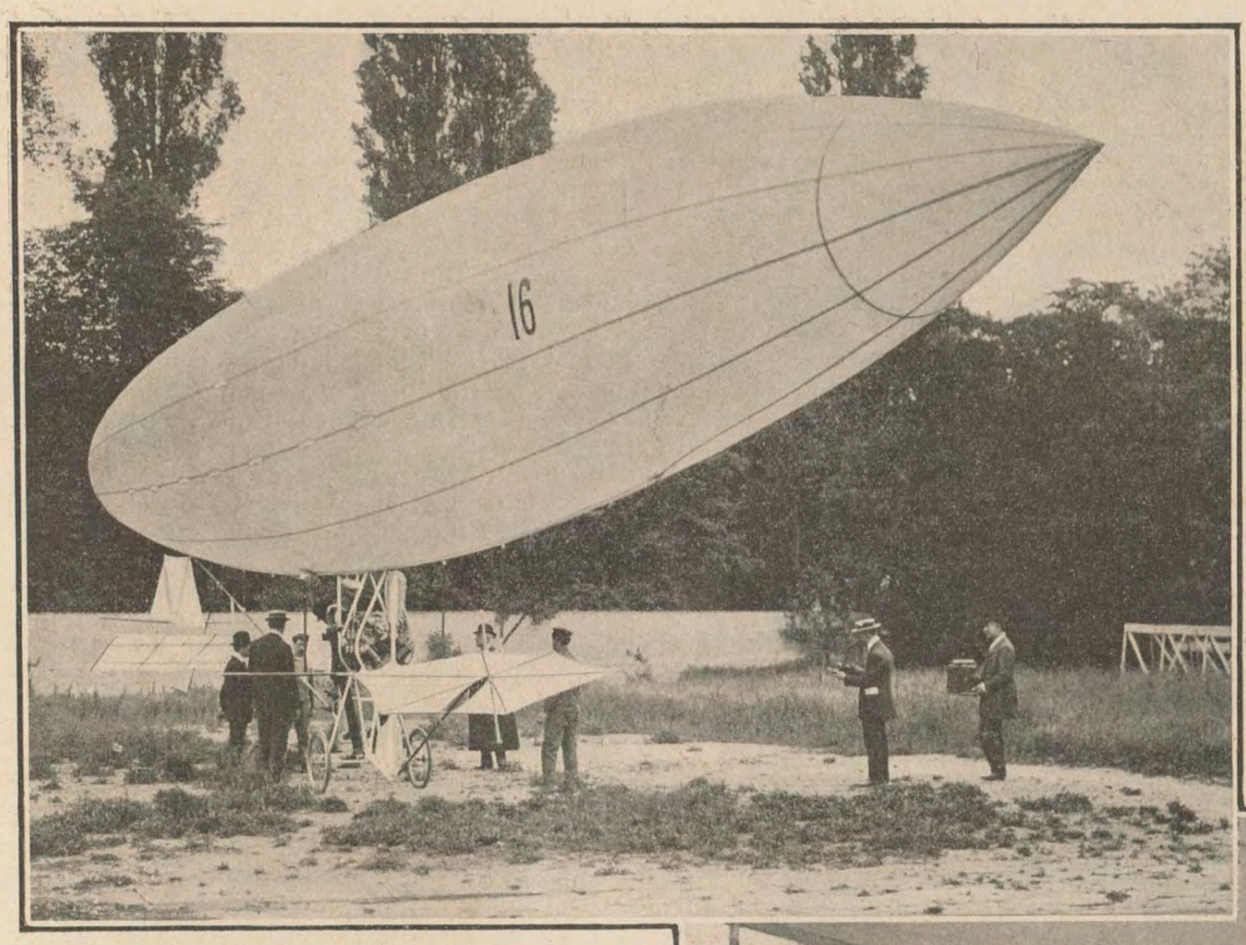
Après une partie de polo donnée par le célèbre Club d'Anvers sur le terrain du Beerscoh-Athletic Club.



L'ENTHOUSIASME ANGLAIS AU CRICKLT

Nos lecteurs français seront bien étonnés en voyant cette photographie qui montre l'enthousiasme des spectateurs anglais assistant à une rencontre au cricket entre les équipes de Surrey et de Yorkshire. Après la victoire, le public envahit la piste pour porter en triomphe les joueurs qui s'enfuient en courant pour échapper à ces manifestations.

LE "SANTOS-DUMONT XVI"



Le "Santos-Dumont XVI"

Le nouvel aéroplane Santos-Dumont est un dirigeable composé d'une poche à gaz sustentatrice et d'une partie mécanique, mais plus lourd que l'air de 130 kilogs environ.

Santos-Dumont a fait les premières expériences avec son nouvel aéronat mixte le 8 juin. Elles ont été malheureusement interrompues par un accident survenu à l'appareil.

Les premiers essais du *Santos-Dumont XVI* ont été interrompus d'une façon déplorable, par une de ces chausse-trapes sournoises encombrant parfois, trop souvent, le chemin si ardu qui même, malgré tout, au but lumineux : la locomotion aérienne pratique.

Samedi dernier, à 5 heures et demie du matin, Santos-Dumont allait quitter de rechef la terre lorsque, soudain, la pointe avant de l'enveloppe bascula, éclata, fauchée par l'hélice qui se brisait elle-même au contact du sol. Mais il convient, sans plus tarder, afin de rendre le fait intelligible pour nos lecteurs, de décrire le nouvel appareil, un aéronat mixte, c'est-à-dire un « dirigeable » composé d'une poche à gaz sustentatrice et d'une partie mécanique, mais plus lourd que l'air de 130 kilos environ, donc incapable de s'élever sans la force additionnelle de l'hélice. Il constitue une transition entre l'aéronat, plus léger que l'air grâce à l'artifice du ballon, et l'aéroplane, système purement mécanique.

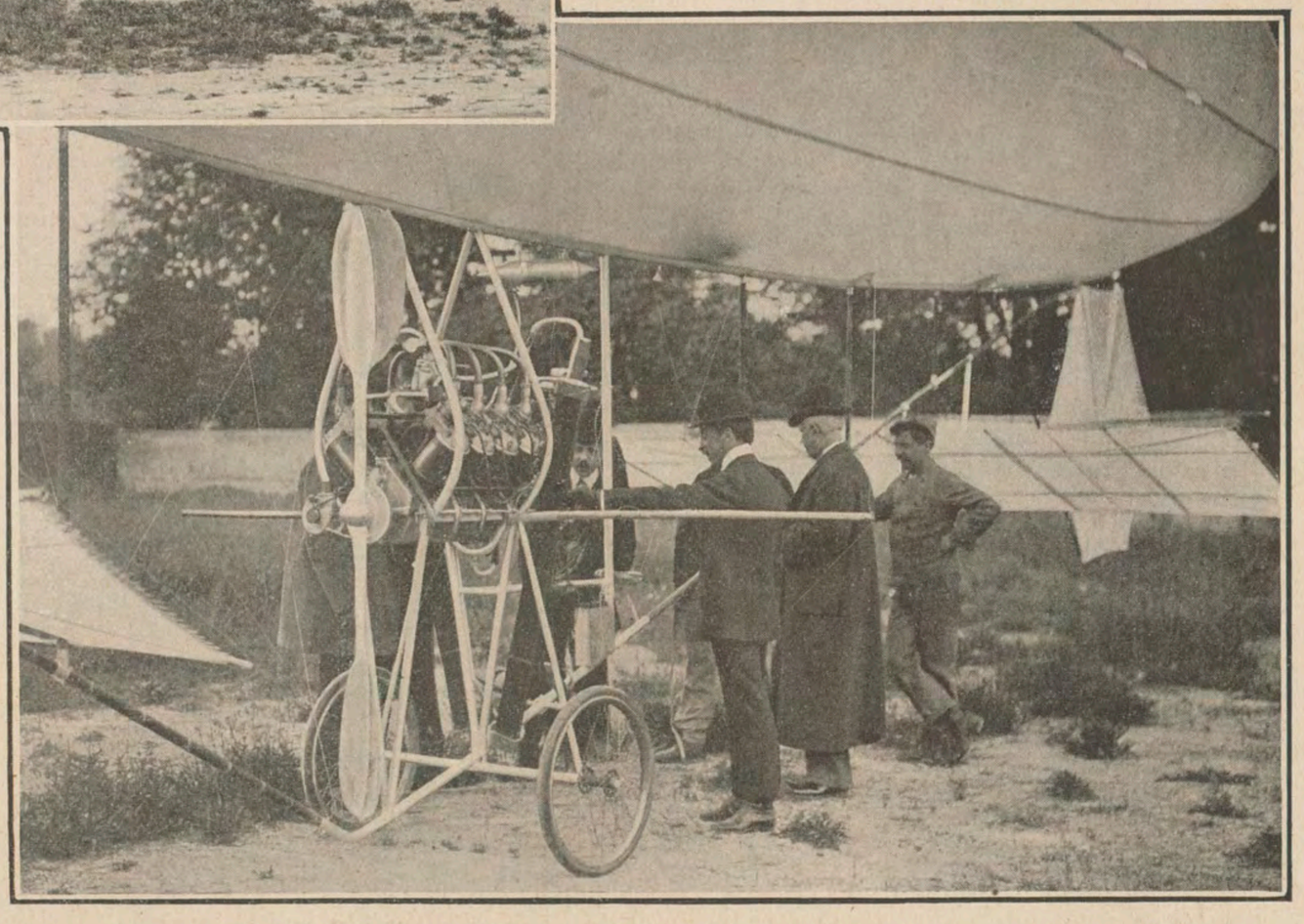
L'enveloppe symétrique, en soie du Japon, du *Santos-Dumont XVI* est minuscule. Elle ne jauge que 99 mètres cubes pour une longueur de 21 mètres et un diamètre, au maître-couple, de 3 mètres. Le ballonnet compensateur, en baudruche, cube 4 mètres pour 2 mètres de diamètre.

L'hélice, en prise directe (diam. : 2 m. 05; pas : 1 m. 70) est placée à l'avant. Encore à l'avant, un plan mobile hexagonal, à l'arrière un second plan rectangulaire, fixe mais réglable, et un gouvernail hexagonal. Le moteur a 50 chevaux de puissance.

La lilliputienne partie sustentatrice, aux formes effilées, subit donc une énorme traction. L'ensemble, monté sur deux roues, doit quitter obliquement le sol, par l'effet de la réaction sustentatrice des couches d'air, dès que le pilote provoque le mouvement ascensionnel en manœuvrant le plan mobile de l'avant.

Santos se tient sur une simple selle de bicyclette, suspendue, ainsi que la partie mécanique, à un cadre en tubes d'acier prolongé, de part et d'autre, dans le sens longitudinal, par une perche de bambou fixée à la partie inférieure de l'enveloppe. Le centre de résistance est confondu, autant que possible, avec le centre de traction : l'hélice, en marche, passe tout près de l'enveloppe — à l'effleurer ! afin d'éviter les dangereux effets d'un retour de flamme, une toile métallique enveloppe le carburateur.

L'accident a une double cause : le déplacement d'air considérable provoqué par le propulseur et agissant avec trop d'intensité sous le plan disposé à l'arrière, et une fausse manœuvre de l'un des aides qui n'abandonna pas assez tôt l'appareil. Santos, surpris d'une résistance qu'il ne pouvait alors s'expliquer, augmenta l'avance à l'allumage. Le déplacement d'air, devenu plus considérable encore, détermina le mouvement basculaire. Les réparations dureront une quinzaine de jours. Quant à Santos, il se tira heureusement, et de nouveau, sain et sauf des griffes de la chimère.



La partie mécanique.

L'hélice en prise directe est placée à l'avant, ainsi qu'un plan mobile hexagonal. A l'arrière, un second plan rectangulaire fixe et un gouvernail hexagonal.

Après l'accident.

Santos-Dumont a commencé des essais le 8 juin. Son appareil a été détruit en partie, mais le téméraire aéronaute a été sain et sauf.

L'aéronat mixte possède à Neuilly, boulevard de la Seine, en face de l'Ile de Puteaux, un port d'attache ressemblant beaucoup plus à un pittoresque et confortable cottage qu'à un hangar aéronautique. Il voisinera bientôt avec l'aéroplane XV dès que ce dernier sera muni du moteur de 100 chevaux attendu sous peu de jours. Les plans sustenteurs de cet aéroplane ont été heureusement modifiés. Chacun de ces plans est actuellement formé de trois lances d'acajou reliées entre elles par des cornières d'acier. Cette disposition nouvelle annihilera fort probablement le gondolage qui interrompit les essais de Saint-Cyr.

Il est fort probable, d'ailleurs, que Santos Dumont va se mettre immédiatement à la construction de cet aéroplane et que le système mixte que nous avons vu fonctionner l'autre jour pour la première fois ne reparaîtra plus. Aussi bien n'était-il pas sans dangers.

François Peyrey.

LE GRAND PRIX CYCLISTE

La plus grande épreuve cycliste de la saison — Les performances de l'année — Favoris et outsiders — Qui gagnera? — Notre collaborateur conclut à Friol

La plus importante manifestation cycliste de l'année va se dérouler demain. Quelle que soit l'importance des grandes épreuves disputées au courant de la saison, le Grand Prix cycliste garde un incomparable prestige. Aussi bien voit-on tous les cracks s'engager dans cette course et en disputer toutes les épreuves avec une énergie sans égale Cette année, c'est à Paris que se courront les Championnats du monde, mais si grand que puisse être l'éclat de ces courses, il est évident que le gagnant du Grand Prix de Paris, après une épreuve régulière, n'en restera pas moins le grand crack de l'année.

Jamais depuis la fondation de l'épreuve, on ne vit un homme de second ordre décrocher la timbale : après les victoires de Banker, de Morin, de Bourrillon ou de Jacquelin, après les succès de Meyers, d'Ellegaard, de Mayer ou de Kramer, nous ne trouvons qu'un nom que les jeunes sportsmen ont peut-être eu le tort d'oublier: celui de Tomaselli; or, il est bien certain que l'année où le coureur italien fut vainqueur, il était le meilleur homme de vitesse du moment. Il eut la sagesse de se retirer sur un triomphe, il faut l'en louer.

Certainement les épreuves hippiques sont beaucoup plus variées parce que les concurrents se renouvellent chaque année. Il n'est pas possible d'organiser pour le sport vélocipédique des grandes courses où les débutants seraient seuls admis; celles réservées aux nouveaux venus sont généralement sans intérêt et pour deux ou trois hommes qui se manifestent discrètement chaque été, combien d'athlètes manqués s'essaient à disputer, sans grande conviction d'ailleurs, la palme à leurs aînés.

Nous avons en France une incontestable supériorité que nous avons su garder : c'est le goût de la foule pour les courses de vitesse. Nulle part ailleurs, on ne voit autant d'épreuves réservées aux sprinters; en Allemagne, il faut du spectacle, des courses à la mort derrière des motocyclettes géantes; en Angleterre, il y a encore quelques amateurs, mais bien peu de professionnels, dont Benyon semble le meilleur, En Italie, le pari mutuel qui aurait pu sauver le sport cycliste l'a tué; la Belgique, notre voisine, avec Anvers, le Danemark, à cause d'Ellegaard, s'intéressent encore un peu à un beau finish entre deux hommes de valeur.

Ailleurs, on ne voit plus de courses de vitesse; mais en France, au contraire, les épreuves abondent et la foule se précipite pour admirer le déboulé final de deux coureurs fameux.

Il faut bien dire que si ces épreuves sont dans le marasme, à l'étranger, la faute en est aux coureurs. Sous prétexte de tactique — et je vous affirme que le plus tacticien n'est pas malin — on a vu des surplaces interminables, des coupages ou des balançages qui n'ont avec le sport pur qu'un rapport très lointain. Quand un homme est populaire, il peut tout se permettre. On a vu Jacquelin se couvrir de ridicule dans maintes circonstances parmi les acclamations du public. Quand un homme n'est pas populaire, il peut gagner régulièrement, on le sifflera. Ah ! certes l'éducation sportive du public est loin d'être terminée, mais cependant, depuis quelque temps chez nous, il semble que l on ait fait de grands progrès.

On se rappelle le tour « d'honneur » de Mayer il y a quelques années après savictoire à Vincennes et celui de Kramer l'an dernier. Le public ne pouvait pardonner à l'Allemand ou à l'Américain d'avoir réglé les gloires nationales. Espérons cette année qu'un des nôtres gagnera, mais s'il arrivait, ce qui est très possible, qu'un Ellegaard ou un Mayer règle le lot international, souhaitons que le public se montre moins sottement chauvin et fasse au vainqueur régulier l'ovation qu'il mérite.

Les engagés Cette année, nous n'aurons pas Kramer. Le Yankee a préféré disputer à Lawson, à Salt Lake City, le championnat d'Amérique. La présence en Europe de Major Taylor n'est peut-être pas étrangère à l'absence momentanée du gagnant des deux dernières années.

D'ailleurs,comme l'épreuve se court un dimanche, le coureur nègre ne la disputera pas : il a des principes avec lesquels il ne veut pas transiger.

Nous avons également à regretter l'absence de Van den Born dont l'engagement, par suite d'une inexplicable chinoiserie, n'a pas été excepté.

Poulain, Friol, Mayer, Ellegaard, Rutt, Dupré, Schilling et Jacquelin ont gagné leurs séries sans douleur.

Le gagnant du Prix de l'Espérance n'a qu'une chance d'outsider.

Il s'agit de chercher parmi les huit premiers quel est celui qui a le plus de chance.

On peut immédiatement éliminer Dupré. Dupré n'est pas loin des meilleurs, mais il suffit que ce soit une grande épreuve pour qu'il coure mal : il sera énervé, craintif, il n'ira pas jusqu'à la finale.

Je crois qu'à l'heure actuelle Rutt n'est pas de taille à battre les hommes qui lui sont opposés; avec lui, on ne sait jamais, mais sur le papier, on peut l'éliminer de même que Jacquelin qui pourrait, à la rigueur, faire une surprise.

Les favoris Restent Poulain, Friol, Ellegaard et Mayer.

Si les hommes couraient sur la forme de l'an dernier, la chance de Poulain s'imposerait, mais, depuis la fermeture du Vélodrome d'Hiver, Poulain n'a rien fait; pardon, il a battu Major Taylor, comme tout le monde et Friol, à Buffalo. Si le Grand Prix se disputait à Neuilly, je n'hésiterais pas à faire de lui mon favori, mais à Vincennes, la ligne droite est assez longue pour qu'il soit pris de vitesse par l'un de ses rivaux. Il semble d'ailleurs un peu souffrant ces temps-ci; il n'a plus sa belle sûreté et ce n'est pas avec la même confiance que jadis qu'il affronte la bataille, c'est lui donc, quoi qu'on puisse dire, que j'éliminerai le premier.

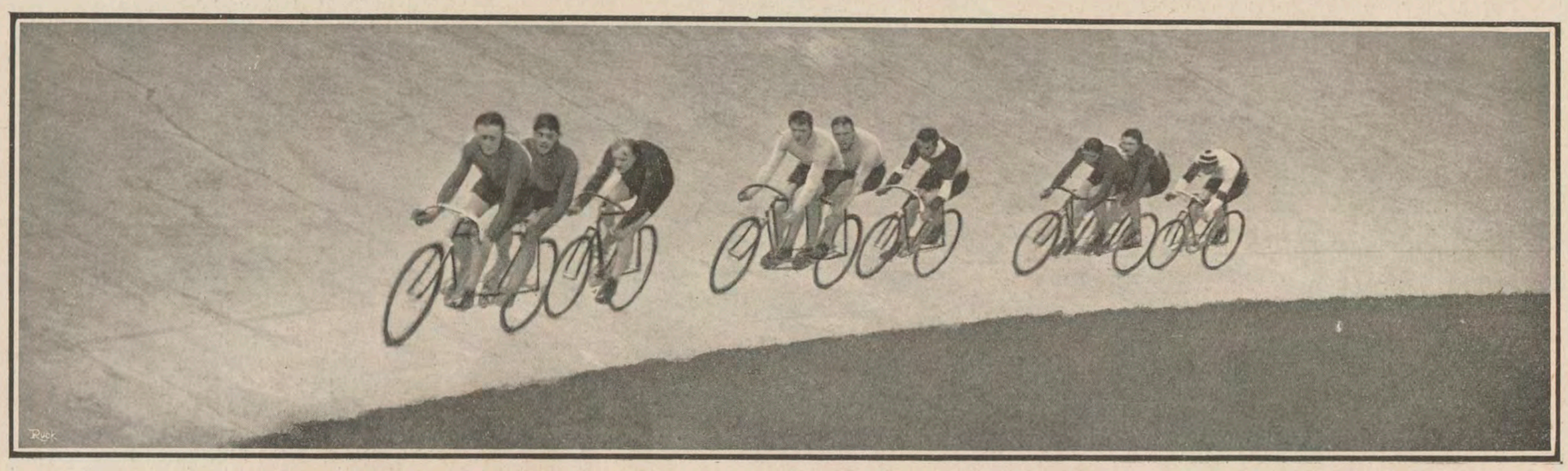
On peut se demander pourquoi je préfère la chance de Mayer à la sienne : c'est une affaire de sentiment. Depuis le commencement de la saison, le coureur allemand n'a pas pris part à de grandes épreuves; mais il a gagné toutes les courses qu'il a disputées; il a battu Friol dimanche dernier à Marseille, et quand il a lancé son fameux défi à Poulain, ce n'était pas à la légère. Pour qui connaît Mayer, les deux mille francs d'argent qu'il a déposés indiquent assez la confiance qu'il a en sa forme.

Entre Ellegaard ou Friol, il y a aujourd'hui bien peu d'écart. Friol est en pleine forme. Le Danois progresse légèrement. Il sera, le jour du Grand Prix, au maximum de sa condition. Dans le match à quatre du Parc des Princes, il a battu le champion de France dans la deuxième manche malgré un retour foudroyant de celui-ci. Il est méthodique et sûr, c'est certainement depuis longtemps l'un des plus beaux athlètes que nous ayons vu sur le ciment des vélodromes, la seule chose qui fasse que j'hésite à en faire mon favori, c'est qu'il n'est pas veinard. S'il y a le moindre incident en course, il sera à son désavantage, on peut en avoir la certitude; il peut parfaitement gagner, mais un je ne sais quoi me dit qu'il ne gagnera pas.

Reste Friol. Sur le papier, Friol est imbattable, il a réglé de loin tous les cracks de la saison; il a trouvé même le moyen, dans un lot nombreux et relevé, de décrocher une victoire à Buffalo; au Parc des Princes, il a réglé tout le monde, et de loin. Or, la piste de la Municipale ressemble assez à celle d'Auteuil, la ligne droite est assez longue pour qu'un homme en troisième position au virage puisse rencontrer ces deux adversaires dans la ligne droite : l'exemple de Kramer, il y a deux ans, est là. Friol donne une impression de vitesse merveilleuse et, vraiment, dans les derniers mètres, son rush est irrésistible. Il court mal, mais il court mal surtout quand il court contre Poulain. Si, comme je le crois, Poulain n'est pas dans la finale, Friol aura une confiance en soi qu'il ne possède pas d'ordinaire, et je suis persuadé qu'il va remporter uue victoire que, d'ailleurs, il mérite. Et puis, il est réellement l'homme de la saison; alors que ses rivaux de l'an dernier sont restés les mêmes, il a incontestablement progressé. Il faut souhaiter qu'il gagne.

Si l'on se fie aux raisonnements, c'est donc entre *Friol*, avec derrière lui Ellegaard et Mayer dans l'ordre, que se livrera la suprême bataille. Soyez d'ailleurs persuadés qu'ils ne seront pas à plus d'un quart de roue les uns des autres.

ROBERT DIEUDONNÉ.



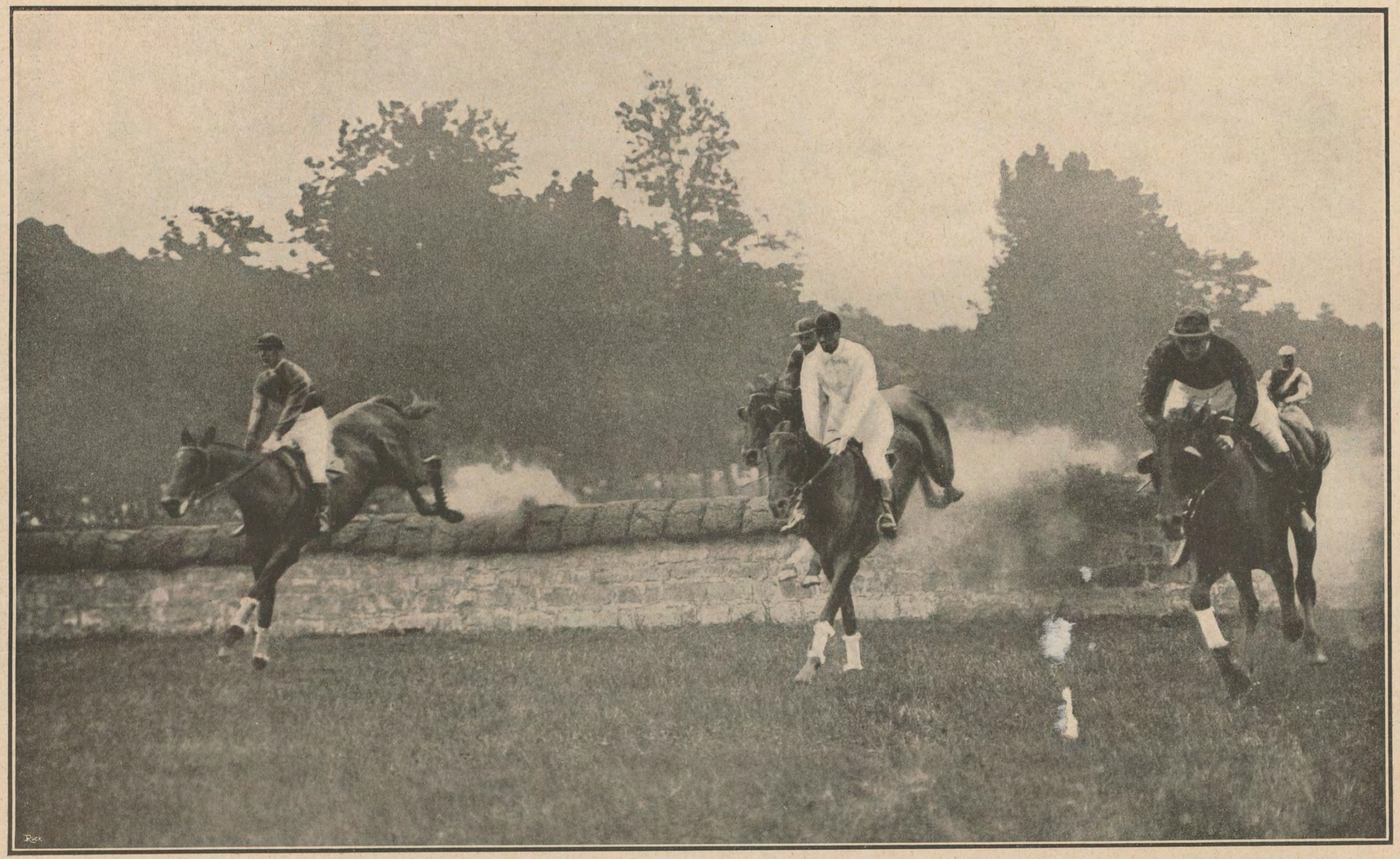
Seigneur Léon Georget Passerieu

Le Prix du Conseil Général,

Le Prix du Conseil Général, disputé au cours de la première journée du Grand Prix Cycliste, sur une heure derrière entraîneurs humains, a été remporté par Léon Georget avec 27 kil. 750, devant Seigneur, second à 30 mètres, troisième Passerieu, arrêté.

LE GRAND STEEPLE

(Voir l'article page 410.)

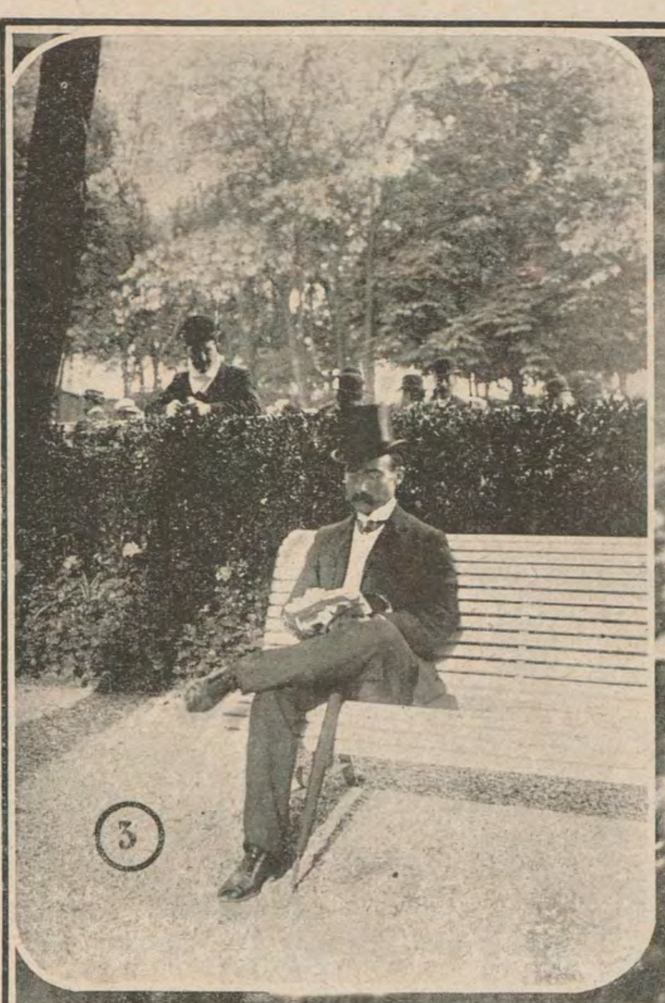


Violon II Hipparque Fragilité Journaliste Pincette

LE SAUT DU MUR EN PIERRE

Grosse Mère part très vite, suivie de Journaliste et de Fragilité. Au tournant, celle-ci passe en tête devant Grosse Mère, Journaliste et Violon II. Pour sauter la rivière, Violon II prend le commandement devant Grosse Mère et Fragilité. A la butte, Journaliste dépasse Violon II que suit Grosse Mère, Au mur en pierre, Journaliste mène toujours, précédant Fragilité, Violon II et Hipparque. Mais celui-ci rétrograde bientôt. Au talus en terre, avant le deuxième saut de la rivière, Fragilité culbute. Après le deuxième saut, passé sans encombre, Grosse Mère se rapproche de Violon II et de Journaliste. Au second tournant, elle saute le bull-finch avec les leaders et, entre les deux derniers obstacles, elle se détache pour gagner facilement devant Violon II, revenu à la fin enlever la seconde place à Journaliste.

LE GRAND STEEPLE



3

4

2

Capitaine III — Pincette

LE PREMIER SAUT DE LA

1. Le Grand Steeple-Chase de Paris se court sur 6.500 m. et comprend 24 sauts d'obstacles. Il est doté d'un prix de 125.000 francs et d'un objet d'art d'une valeur de 10.000 francs. Il est ouvert aux chevaux entiers, hongres et juments de toute espèce et de tous pays, de 4 ans et au-dessus. C'est justement un des benjamins de la course sur lequel nous avions d'ailleurs attiré l'attention de nos lecteurs la semaine dernière. Grosse Mère, qui a triomphé, réussissant à battre le vieux Violon II qui avait déjà terminé second l'année dernière. C'est le seul fleuron qui manque à celui-ci dont la longue carrière

= CHASE D'AUTEUIL

Matsouyé Journaliste Hipparque Aérostat Nopal Grosse Mère Fragilité Violon II

RIVIÈRE DES TRIBUNES

fut si brillante. M. Gaston Dreyfus, propriétaire de Grosse Mère remportait déjà en 1906 le Grand Steeple avec Burgrave II, avec le même jockey R. Sauval. Ce double succès mérite d'être signalé vu sa rareté. — 2. Grosse Mère, pouliche par Champaubert et Tourmaline, à M. Gaston Dreyfus (R. Sauval), est âgée de 4 ans et portait 62 kil. 1/2. — 3. M. Coblentz est l'heureux associé de M. Gaston Dreyfus. — 4. A droite, M. Gaston Dreyfus qui réussit à remporter le rare succès de gagner deux années de suite le Grand Steeple d'Auteuil. — 5. M. Lawrence, l'habile entraîneur de Grosse Mère et son fils.

LE GRAND STEEPLE

La journée du Grand Steeple — Les commodités d'un hippodrome bien moderne — Curieux rapprochement avec le Grand Steeple de 1906

Fragilité Journaliste Violon II Hipparque Grosse-Mère Matsouyé Aérostat Capitaine III

Le Saut du brook

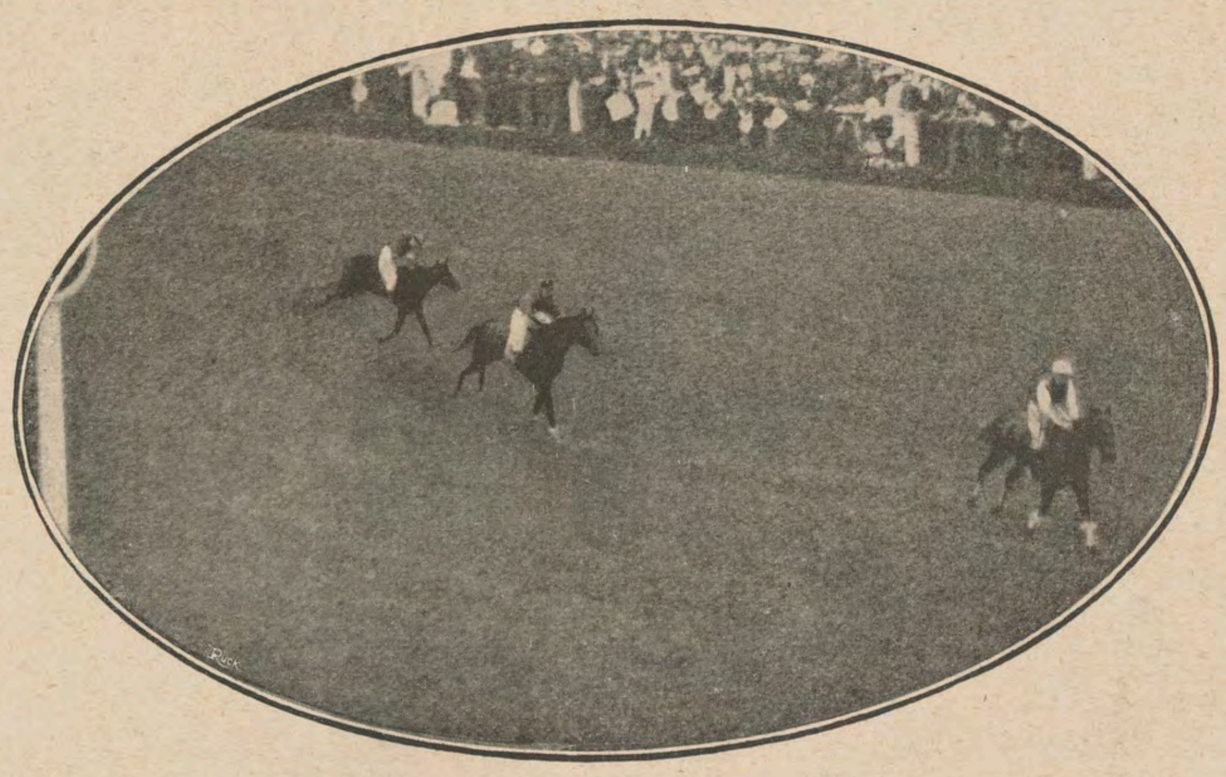
Peu de Grands Steeple-Chases ont été aussi disputés et aussi ouverts que celui de 1907. Au cours de cette longue épreuve de 6.500 m. une seule chûte, celle de Fragilité qui a culbuté au talus en terre. Un seul cheval n'a pas terminé, Aérostat.

Nous avons eu dimanche en obstacles, l'épreuve définitive. Bien que tombant sur le calendrier au lendemain de la Saint-Médard, le Grand Steeple n'a pas souffert de la pluie ; le ciel était couvert, la température orageuse, quelques gouttes ont fait mine de tomber; mais, somme toute, la foule n'a pas eu à regretter d'être venue empressée et enthousiaste.

C'est en ces jours-là que l'on peut se rendre compte combien la population parisienne goûte les grandes solennités hippiques. Car sur ce champ de courses, il n y a aucun doute, c'est pour le sport que l'on vient. Je ne connais pas en effet d'hippodrome où les locaux soient plus délabrés, où l'organisation soit plus défectueuse qu'à Auteuil ; et cela au pesage, comme au pavillon, comme à la pelouse. Certes il y a de grands arbres, des buissons fleuris et puis le lac dans le fond ; mais il ne faut avoir aucune reconnaissance aux générations d'organisateurs, qui ont respecté la grâce du paysage; c'était chez eux une habitude et leur soin religieux n'a pas été moindre quand il s'est agi de respecter la vétusté des bâtiments. Les guirlandes de fleurs qui courent le long des tribunes sont très gracieuses ; mais elles font penser à ces pauvres hères qui, n'ayant qu'un vêtement râpé et rapiécé, se mettent une fleur à la boutonnière, quand ils veulent paraître en cérémonie. De loin, cela fait illusion; pour ceux qui gravissent les escaliers de bois poussiéreux où l'on passe difficilement trois de front, pour ceux qui se tiennent sur les terrasses sans issues, les inconvénients apparaissent. La question vaut du reste la peine d'être traitée plus sérieusement.

J'en reviendrai aujourd'hui au côté sport. Le Grand Steeple a été pour ainsi dire la répétition presque textuelle de ce qu'il avait été en 1906. Comme l'année dernière, le vainqueur est un 4 ans, appartenant à M. Gaston Dreyfus, entraîné par Lawrence et monté par R. Sauval. Comme Burgrave II, Grosse Mère n'avait à son actif aucune performance bien marquante, ses meilleurs titres étaient son endurance et surtout la réputation justifiée que possède son entraîneur d'affuter avec science un concurrent qualifiée pour une telle épreuve. Comme l'an dernier, Violon II était deuxième et Matsouyé quatrième. Fragilité n'a pas pu être troisième, car elle est tombée au second saut du talus en terre. Sa place a été prise par Journaliste. Ce Journaliste a fourni une course très intéressante à observer; alors que d'ordinaire, assez froid à se mettre en train, il part tranquillement derrière les autres cette fois il s'est élancé en tête et, pendant huit cents mètres, il s'est si bien battu contre la main de son jockey, il zigzaguait comme un homme ivre et il a manqué de se dérober aux deux premiers obstacles. Finalement, il a eu le dessus et Alec Carter l'a laissé aller, sans qu'il lui fût possible de le placer pendant tout le parcours. C'est un cheval qui a dû être pourri par de mauvaise fréquentations, celle de Wertingen peut-être.

Violon II, qui réunissait les sympathies, sinon les suffrages de tout le public, a fourni une course superbe ; il a longtemps paru gagner, mais, après le bull finsh, il a été dépassé par Grosse Mère et par Journaliste, et c'est très courageusement qu'il est revenu sur le plat battre ce dernier de deux longueurs et demie. Que conclure de cette performance ? A-t-il manqué de tenue? A le voir finir fort, on serait tenté de répondre négativement. Je croirais plutôt que son jockey ne l'a pas monté très heureusement; il l'a fait naviguer dans les premiers rangs tantôt premier, tantôt second, tantôt troisième; et cette tactique, si tactique il y a, a fort bien pu lui enlever une partie de ses ressources pour l'effort final.



Journaliste Violon II Grosse-Mère

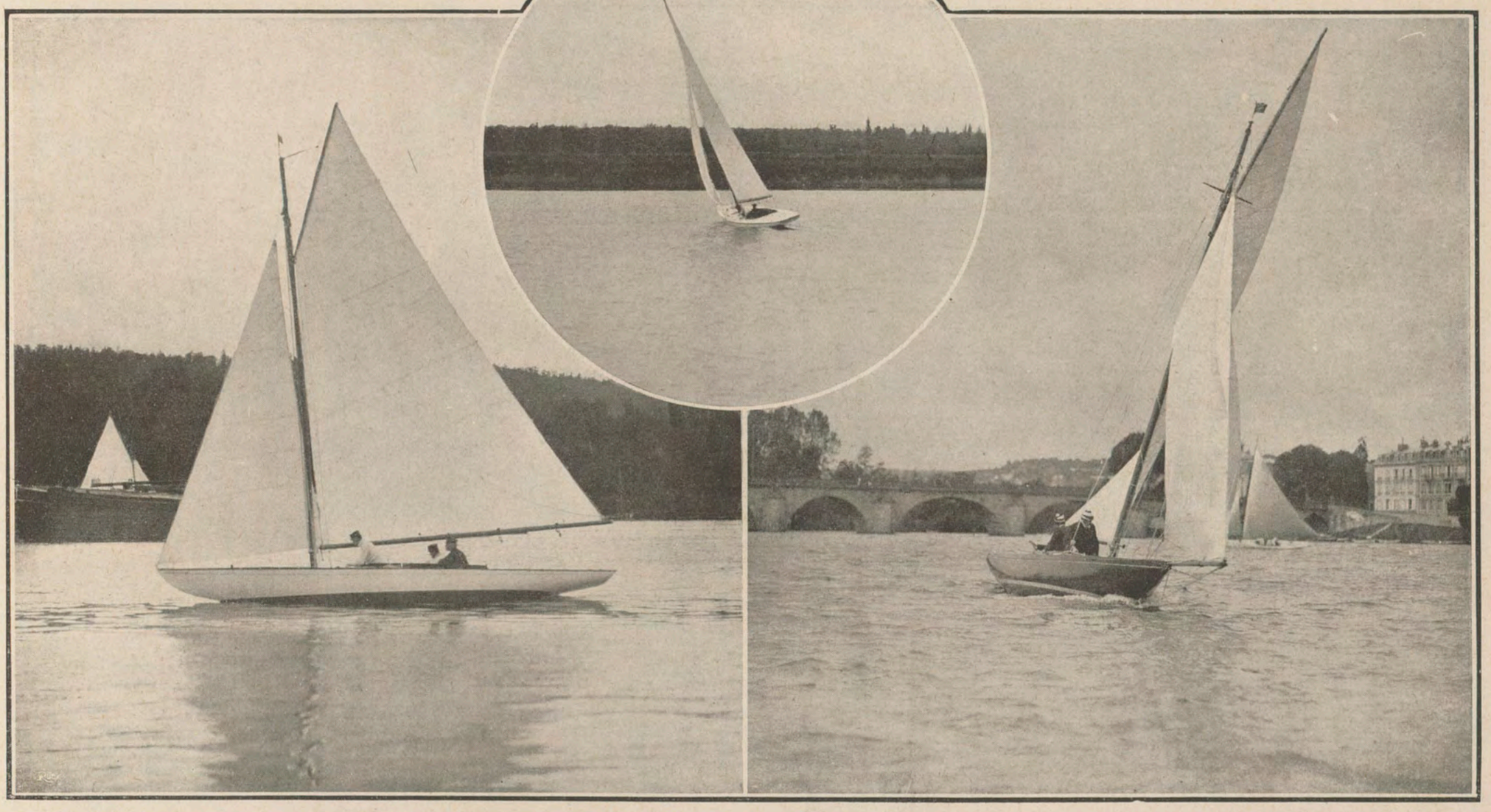
L'arrivée du Grand Steeple

Grosse-Mère parvient à régler facilement ses adversaires, terminant à 4 longueurs devant Violon II que suit Journaliste à 2 longueurs 1/2. Les autres loin.

Au début de la semaine nous avions eu au Tremblay le prix Saltarelle, dans lequel Flamette triompha nettement de Cartolina, la seconde du prix de Diane et de Cythère, qui aurait dû, disait-on, si elle y avait été engagée, s'adjuger le derby des pouliches. Ce fut ensuite à Longchamp le prix Malleret qui donna à Aux Armes l'occasion de devancer avec une grande facilité Ad Gloriam, Anémone II et La Belle II qui s'étaient placés cinquième, quatrième et troisième, dans prix de Diane.

Enfin, dans le prix Lonray, Pernod ne put rendre vingt livres à Eastman qui gagna arrêté; sa performance fut honorable, mais ce n'est pas là le fait du crack que l'on voyait en lui. Patience, le Grand Prix va vite résoudre le problème. BOIARD.

LA COUPE DE YACHTING



Oncle Adolphe (Allemagne).

C'est le champion allemand, Oncle Adolphe, *qui a remporté la Coupe Internationale de Yachting, gagnant trois manches.*

Un virage.

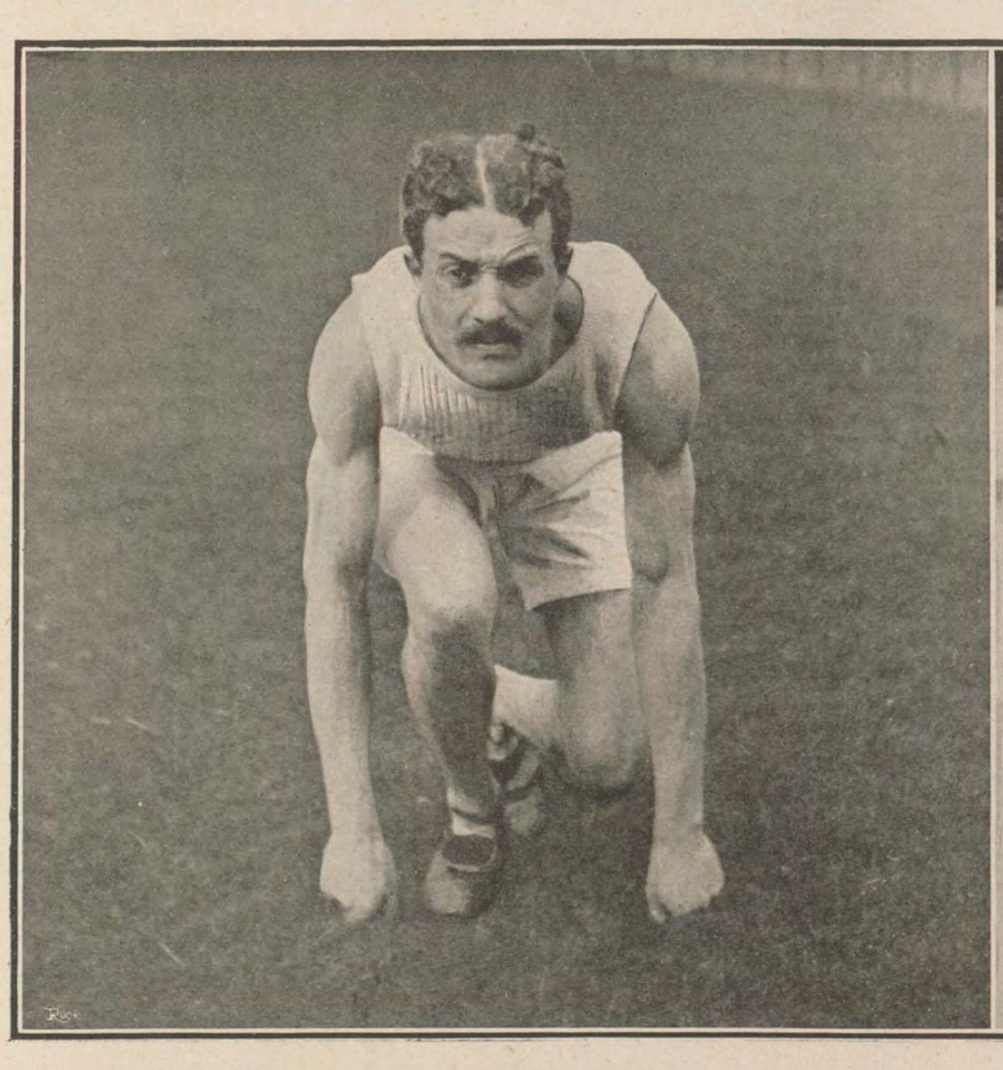
*L'*Oncle Adolphe *virant autour de la bouée. Le champion allemand a montré une réelle supériorité*

Yvonne (France).

Le yacht français, Yvonne, *a terminé premier dans une manche et se place second dans le classement général.*

C'est dans le bassin de Meulan, que s'est disputée la Coupe de Yachting qui mettait aux prises : l'Oncle Adolphe (Allemagne), Hinémoa (Angleterre), Princesse Marie-José (Belgique), Sagalinda III (Espagne) et Yvonne (France).

Le Record des 5.000 m. — Paris-Bruxelles



De Fleurac.

De Fleurac a couvert les 5 kilomètres en 15 m. 43 s. 1/5, battant le record de Deloge de 8 s. 1/5.

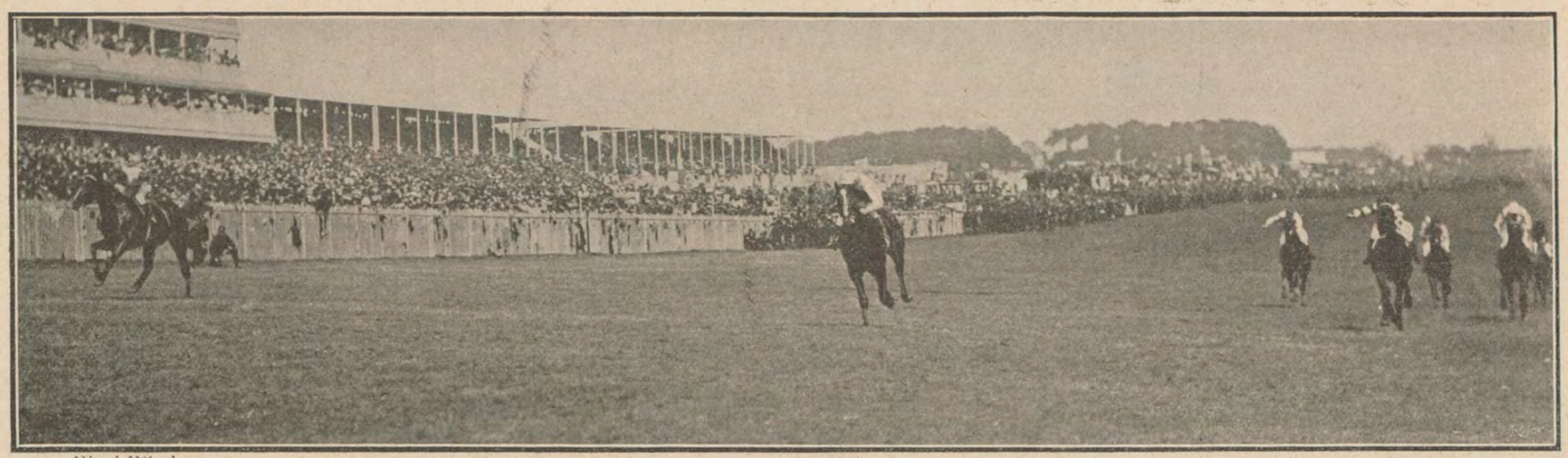
Au cours d'un handicap de 5.000 mètres, couru au Racing-Club de France, dimanche matin, notre collaborateur, de Fleurac, a battu le record qui appartenait à Deloge.

Garrigou, vainqueur.

Garrigou, sur bicyclette Peugeot, *triomphe en 14 h. 47 m., après une merveilleuse course, battant Cruppelandt et Wancourt.*

Dimanche dernier, a été disputée la course cycliste Paris-Bruxelles, soit 391 kilomètres. Elle était courue sans entraîneurs. Le départ fut donné à Villiers-sur-Marne, à 1 heure du matin.

LE DERBY D'EPSOM DE 1907



Wool Winder — Orby

L'arrivée du Derby d'Epsom (162.500 francs. 2.400 m.)

John Bull s'est élancé en tête devant Slieve Gallion, le favori. Au bout de 400 m. Slieve Gallion prenait le commandement. Avant l'entrée de la ligne droite, Orby se détachait. A la distance, Wool Winder l'atteignait, mais Orby l'emportait facilement de 2 longueurs. Slieve Gallion, 3e.

Une épreuve antique et solennelle ✍ Le favori s'y est fait battre tout comme en France ✍ Une victoire de l'élevage et de l'entraînement irlandais ✍ ✍ ✍

Le mercredi 5 juin a été couru, pour la cent vingt-huitième fois, le « Derby Stakes » ; sa fondation par Lord Derby remonte, en effet, à l'année 1780, et, dans cette longue période, un seul cheval français a eu l'honneur d'inscrire son nom sur la liste des gagnants, c'est Gladiateur en 1865. Cette année, nos chevaux n'ont pas affronté la lutte; et cependant deux d'entre eux ont figuré à la cote; l'un, Ouadi-Halfa, y resta inscrit pendant un certain temps, avant que ses performances de 3 ans n'aient enlevé les illusions qu'avaient éveillées sa carrière de 2 ans; quant à l'autre, Mordant, il y fit une courte apparition à 50/1 et à 33 1, mais son propriétaire, aussitôt après sa victoire de Chantilly, déclara forfait, le réservant pour le Grand Prix.

Décidément, de l'autre côté comme de ce côté-ci du détroit, la fortune ne semble pas sourire cette année aux favoris des épreuves sensationnelles. Slieve Gallion n'a pu se placer que troisième à 2 longueurs et demie du premier; or, dès l'ouverture d'une cote pour le Derby, il n'a pas cessé d'être le premier favori. Les performances de deux ans le désignaient déjà comme un cheval de grand ordre : le 18 avril dernier, à Newmarket, il effectua une rentrée brillante, remportant de 5 longueurs le Craven Stakes sur 1.600 mètres. Il est juste de dire que le gagnant de cette course triomphe rarement dans les events classiques: car les chevaux de derby ne sont généralement pas prêts d'aussi bonne heure. Une seule exception dans ces dernières années est Jeddah, qui, en 1898, remporta ensuite le Derby à 100/1, Enfin, la qualité de Slieve Gallion fut encore mise en relief par sa facile victoire dans les 2.000 guinées sur 1.600 mètres.

Finalement, il partit l'autre jour à Epsom, à la cote de 8 13. Après a voir suivi pendaht 500 mètres le train de John Bull, il prit la tête, Mais à l'entrée de la ligne droite, Orby, que montait J. Reiff, le jockey de M. Caillault, le dépassa sans effort et résista à l'attaque de Wool Winder qui prit par une demi-longueur la seconde place à Slieve Gallion.

Le vainqueur, Orby, appartient à M. R. Croker, qui l'avait assuré pour 150.000 francs pendant un mois contre les risques du voyage. Car, non seulement il a été élevé en Irlande, mais il y est entraîné. Il y avait même gagné ses deux seules courses de cette année, l'une le « Earl of Sefton's Plate » à Liverpool, l'autre le « Baldoyle Plate » à Dublin.

On ne peut donc pas savoir exactement si la défaite de Slieve Gallion constitue une déchéance complète ou si sa performance a quelque valeur. La place de Wol Winder à une demi longeur devant lui tiendrait à prouver qu'il n'est pas le crack, qu'on s'était plu à voir en lui sur sa carrière de deux ans. et sur ses deux victoires impressionnantes remportées sur 1600 mètres cette année.

Les deux concurrents engagés dans le Grand Prix, Gallest et Galveni, ont fini 5e et 6e, ce qui nous donne peu d'espoir de les voir venir affronter la lutte dans le Grand Prix à Longchamp.

Une remarque intéressante est inspirée par le pedigree du vainqueur Orby. La famille de son père, Orme, avait jusqu'ici la réputation de renfermer des étalons ne donnant de sujets de valeur que pendant leurs premières années de monte : l'exemple de Flying Fox en ces derniers temps était venu corroborer cette opinion: La victoire d'Orby l'a démentie d'une façon formelle. On doit ajouter cependant que Wikch Elm, la gagnante des Milles Guinées, qui est aussi une fille d'Orme, vient de se faire battre dans les Oaks.

Il faut enfin remarquer, et nous en féliciter, que les jockeys français, en courant ordinairement en France remportent succès sur succès en Angleterre. L'autre jour c'était Stern; aujourd'hui Reiff. Le temps n'est plus où nos propriétaires allaient chercher. pour les grandes épreuves, leurs jockeys de l'autre côté de la Manche.

René Riondet

Le Vainqueur et son Propriétaire.

Orby, par Orme et Rhoda B., monté par J. Reiff, rentre au pesage, tenu par son propriétaire M. Richard Croker.

NOTES DES ÉDITEURS

Le temps sombre, orageux et menaçant, qui a pu faire craindre un moment que le désastre d'il y a deux ans se renouvelât cette année au Grand Steeple, a été très défavorable pour les photographes. C'est ce qui explique pourquoi nous n'avons pas pu donner cette année, comme nous y avons habitué nos lecteurs, et comme nous avions l'intention de le faire, le cinématographe de la grande épreuve d'Auteuil. Aussi bien, celle-ci fut-elle dénuée d'incidents et les clichés que nous publions donnent une idée très exacte de ce que fut cette belle course.

ø

C'est presque un sport que le cambriolage, aussi croyons-nous que les sportsmen prendront un vif intérêt à la lecture du nouveau livre de Maurice Leblanc : *Arsène Lupin, gentleman-cambrioleur*, que nous venons de faire paraître, sous une artistique couverture en couleurs d'Henri Goussé.

Premier volume d'une série consacrée aux *Aventures extraordinaires d'Arsène Lupin*, il contient le récit des premiers exploits de l'aventurier de haute allure créé par Maurice Leblanc, le *Conan Doyle français*.

Les palpitantes et incroyables prouesses de ce rival heureux de Sherlock Holmes se déroulent dans les milieux les plus divers. Le gentleman-cambrioleur, chauffeur fervent et mondain achevé, y évolue avec une audace et une aisance déconcertantes.

ø

La lecture de *Je sais tout* se recommande tout particulièrement ce mois-ci aux sportsmen. Sous une magnifique couverture en couleurs représentant le roi d'Angleterre en automobile, le numéro du 15 juin renferme d'intéressants articles sur le Grand Prix hippique de Paris : la Vie à 3000 mètres, les derniers Peaux-Rouges, qui ont transformé la « prairie » en un gigantesque champ de courses, etc.

Pierre Lafitte et Cie.

LES CONCURRENTS DU GRAND PRIX DE 1907

La médiocrité de la génération est affirmée par le public anglais comme par le public français ✍ Les joueurs ne sont pas contents devant l'avalanche des outsiders ✍ Le Grand Prix est un peu difficile à débrouiller ✍ La chance des principaux concurrents : Calomel, Sans Souci II, Biniou, Mordant, Bravo, Ping Pong, Mon Général et autres ✍

Mordant Biniou — Calomel

L'Arrivée du Prix Citronelle.

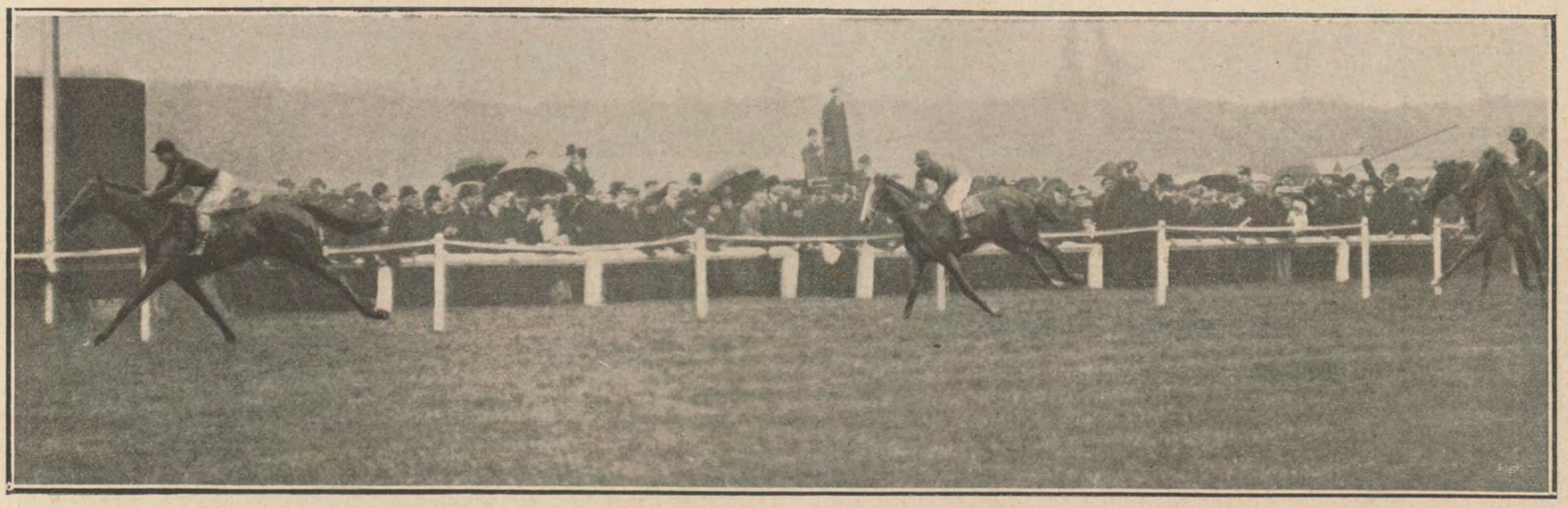
Le Prix Citronelle a été couru le 10 avril sur 1600 mètres au Tremblay en 1 m. 41 s. Au départ, Calomel a mené devant Si Si et Kaboul. Dans la ligne droite, Mordant se dégageait à la corde et Biniou survenait à l'extérieur. Ils dépassaient Calomel sans rencontrer grande résistance et, après une lutte très vive, faisaient dead heat. Calomel était troisième à deux longueurs et demie.

La génération de 1904 n'a pas une bonne presse en ce moment, ni en France, ni en Angleterre; et l'épithète de médiocre, qu'on lui accola fréquemment depuis la réouverture, semble bien près de lui être définitivement attribuée à l'heure actuelle, toutes réserves faites pour le jugement plus sûr qu'on pourra porter sur elle dans un avenir plus ou moins rapproché. Cependant, la majorité du public est impitoyable à l'égard de ces malheureux trois ans; et cela ne tient pas seulement à ce que les différents concurrents en vue se sont battus, rebattus et entrebattus, mais plutôt à ce que les épreuves importantes ont été remportées avec régularité par des outsiders. Or, chacun le sait, les joueurs sont sans pitié. Les Anglais viennent par exemple d'avoir une série remarquable de trois coups durs : le mercredi 5 juin, le Derby d'Epsom est gagné par Orby à 11/1, le grand favori Slieve Gallion se place 3e à 2 longueurs et demie; le jeudi 6 juin, le Coronation Cup échoit à The White Knight à 7/1, tandis que le grand favori Polar Star est quatrième et dernier; enfin le vendredi 7 juin, dans les Oaks, la pouliche victorieuse est Glass Doll à 25/1 et la grande favorite Witch Elm est non placée. La France n'a du reste sous ce rapport rien à envier à l'Angleterre; la gagnante du prix Hocquart, La Serqueuse était à 8/1; le gagnant du prix Greffulhe, Kalisz, faisait 53/1; le vainqueur du Prix Daru, Sans Souci II, était à 21/1; Cartolina remporta le prix La Rochette pour pouliches à 14/1; Evohé, dans le prix Reiset, fit 48/1; enfin les vainqueurs du prix de Diane et du prix du Jockey Club Saint Astra et Mordant, donnaient respectivement 30/1 et 26/1. Je sais bien qu'il fut souvent un peu exagéré de laisser partir quelques-uns de ces lauréats à des cotes très élevées qu'ils ne méritaient pas. Il reste néanmoins un fait certain, c'est que dans ces épreuves, le cheval sur lequel l'ensemble de ses titres attirait les préférences du public s'est souvent comporté en imposteur.

J'ai tenu à placer en tête de mon étude ce rappel du passé, comme on inscrit en exergue d'un opuscule cette maxime : " Errare humanum est ". Or, rien n'est plus humain que les appréciations des courses de chevaux. Il faut avouer, du reste, que pour le Grand Prix de cette année, la tâche est rendue plus difficile que jamais : quelques candidats semblent être d'une classe à peu près égale; en outre, en raison même de la réputation de médiocrité de la génération, tous les espoirs sont permis aux propriétaires, qui n'hésiteront pas à faire partir leurs chevaux; le champ des concurrents sera probablement nombreux; or, on sait que cette particularité, favorable aux faux trains et aux bousculades, multiplie les causes d'irrégularité. A l'heure actuelle au 7 juin, 63 chevaux restent encore engagés. Je veux envisager avec circonspection les titres des principaux d'entre eux.

Les chances des principaux concurrents Au premier examen, deux animaux s'imposent à l'attention, d'abord, parce qu'en ne disputant pas le Prix du Jockey Club, ils ont gardé intacte leur réputation; ensuite, parce que, si l'on fait abstraction pour chacun d'eux d'une seule défaillance, l'ensemble de leur carrière offrirait, couronné par la victoire du Grand Prix, toutes les références d'un crack. Ce sont Calomel et Sans Souci II.

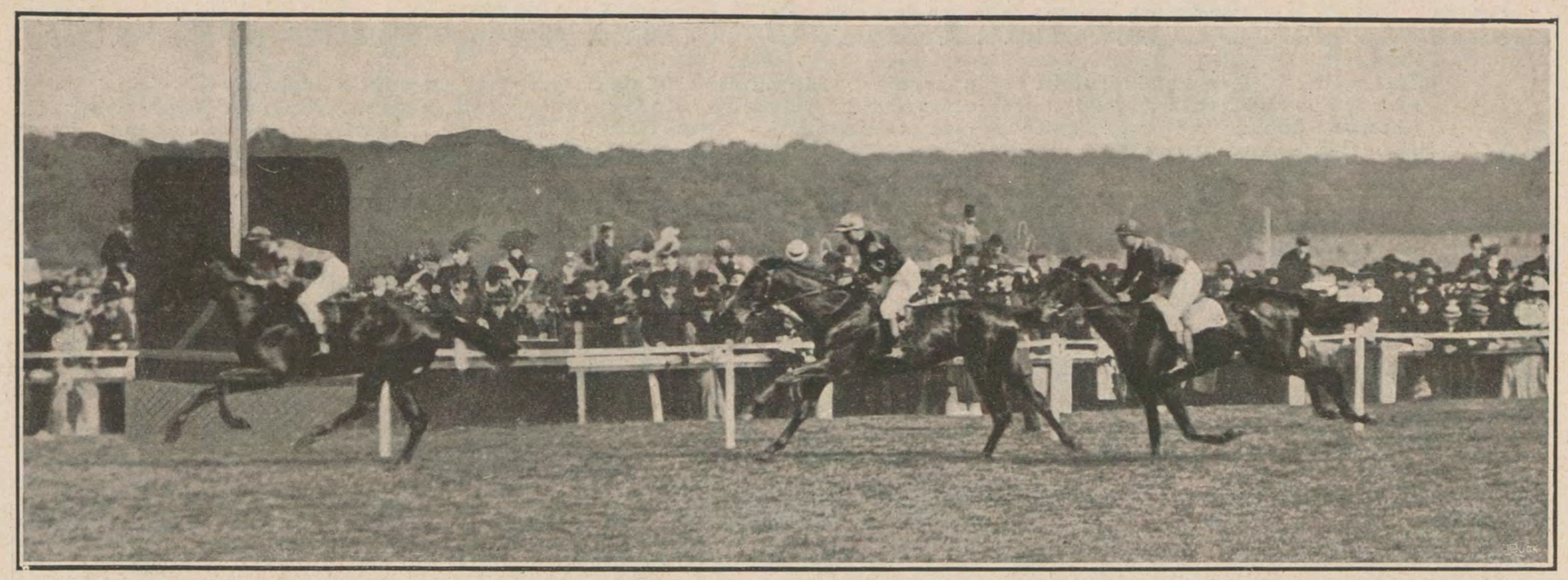
Après une brillante campagne de deux ans, Calomel a gagné pour sa rentrée, le prix de Fontainebleau à Longchamp; mais il a succombé



Evohé — Ping Pong — Rhamsès II, Canada

L'Arrivée du Prix Reiset

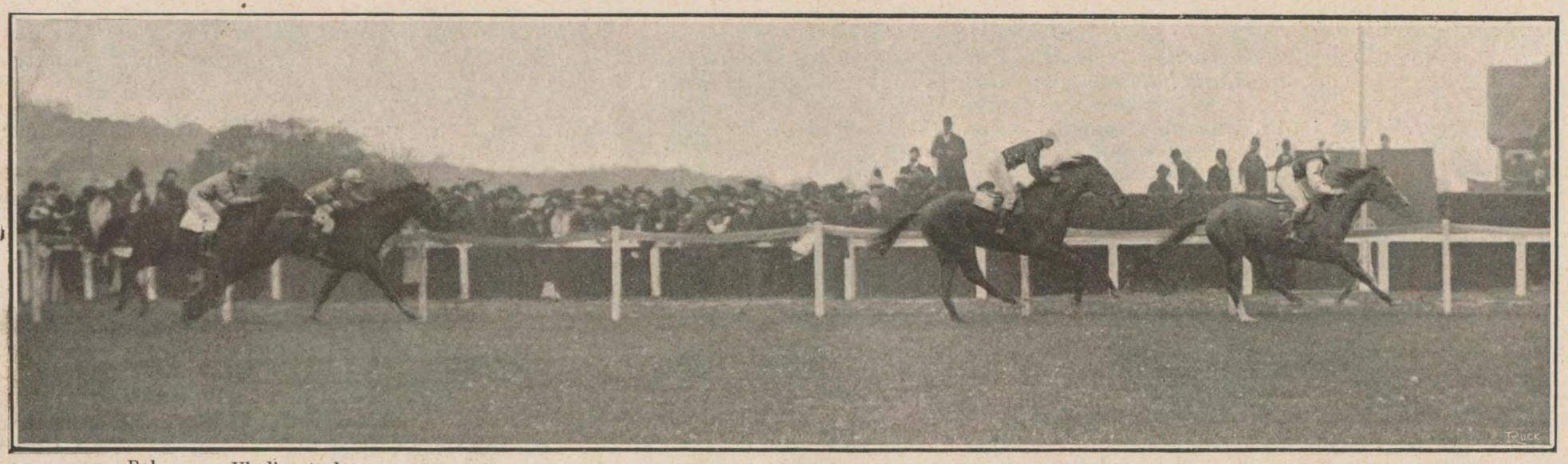
Le prix Reiset a été couru, par terrain lourd, le 16 mai sur 3000 mètres à Longchamp en 3 m. 38 s. 2/5. Rabat Joie a mené devant Rhamsès II, Lorenzino et Messager. Dans la montée, Messager était devant Lorenzino, Prince Consort, Ping Pong, Rabat Joie, Evohé et Passeur. Dans la descente, Lorenzino précédait Ping Pong, Prince Consort, Evohé, lorsque dans la ligne droite, ce dernier survenait et l'emportait de 3 longueurs sur Ping Pong, Rhamsès II troisième à 3 longueurs.



Sans Souci II Pitti Saint Astra

L'arrivée du Prix Lupin.

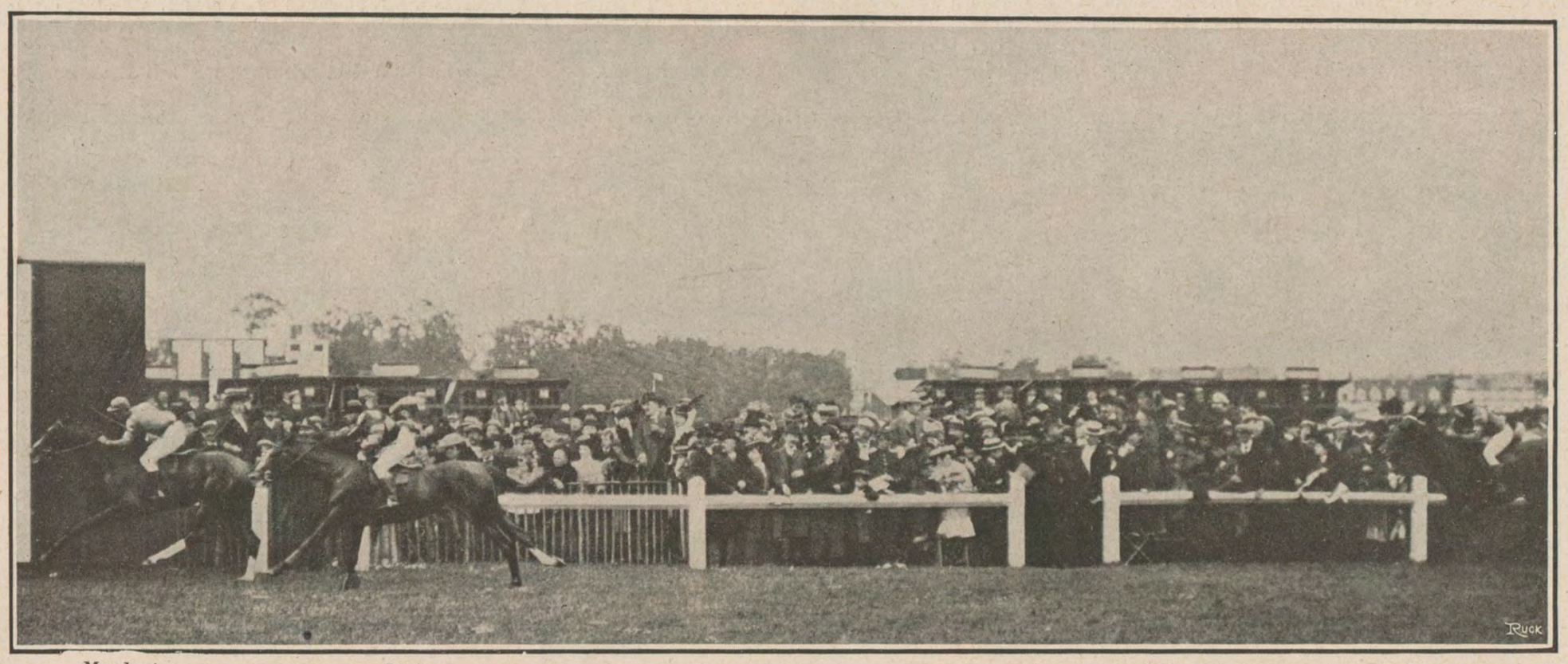
Le Prix Lupin a été couru le 19 mai sur 2.100 mètres à Longchamp, en 2 m. 22 s. 3/5. Roi Hérode a mené tout d'abord devant Saint Astra et Sans Souci II. Au bas de la descente, Sans Souci II prenait à son tour le commandement, et, dans la ligne droite, il filait au poteau avec plusieurs longueurs d'avance, échappant ainsi à une bousculade qui se produisait à la hauteur du pavillon. Sans Souci II battait de trois longueurs Pitti qui était à une longueur devant Saint-Astra, bien détachée.



Bol Vladivostock Mon Général Biniou

L'arrivée du Prix Flying Fox.

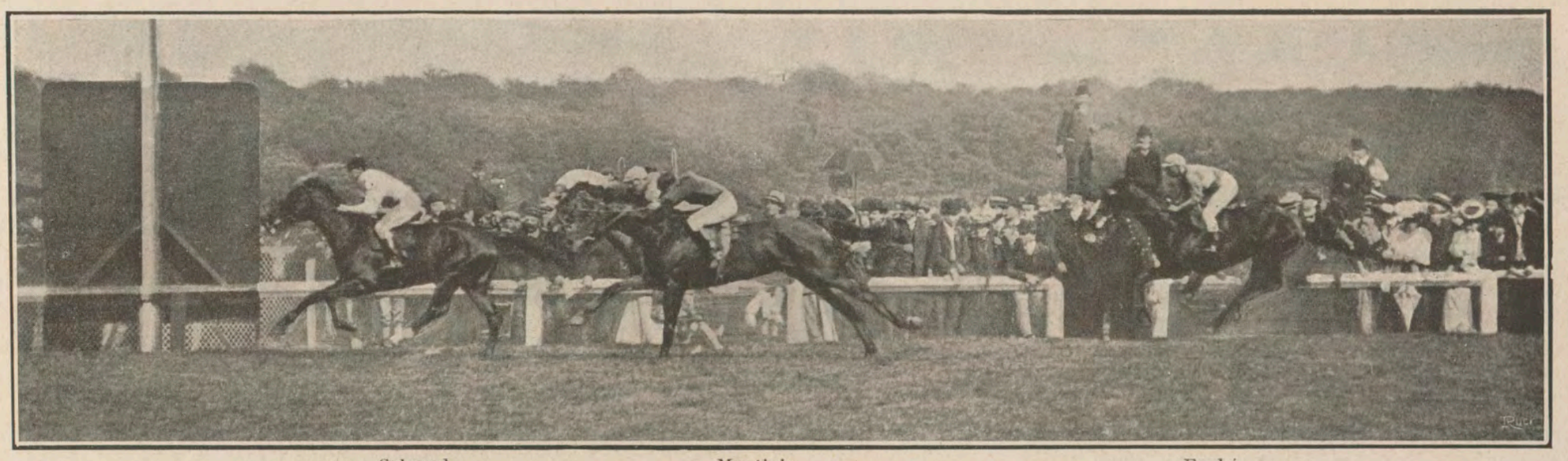
Le Prix Flying Fox a été couru le 20 mai sur 2.400 mètres à Saint-Cloud en 2 m. 37 s. 2/5. Le train a été mené à une allure régulière, par Alonso Cano et Versaillais. Biniou s'est tenu avec Bol derrière les leaders jusque dans la ligne droite où il s'est détaché avec une grande facilité. Malgré tous les efforts de Mon Général, il gagnait d'une longueur et demie; Vladivostock 3e, à trois longueurs, précédait Bol d'une demi-longueur.



Mordant Biniou Bravo

L'arrivée du Jockey-Club.

Le Prix du Jockey-Club a été couru le 2 juin sur 2.400 mètres à Chantilly en 2 m. 36 s. 3/5. Ouadi Halfa a mené devant Bravo, Glion, Mordant, Pollet et Pernod. A l'entrée de la ligne droite, Ouadi-Halfa fléchissait; Bravo se détachait, mais Mordant prenait l'avantage sur lui et filait au poteau. Biniou qui avait perdu du terrain dans le parcours ne pouvait l'empêcher de gagner de trois quarts de longueur; Bravo 3e à deux longueurs et Ping Pong 4e à deux longueurs.



Calomel Montjoie Evohé

L'arrivée du Prix des Acacias.

Le Prix des Acacias a été couru le 23 mai sur 2.400 mètres à Longchamp en 2 m. 40 s. 2/5. Calomel y battit d'une longueur Montjoie qui se trouvait à une tête devant Evohé; mais on ne peut évaluer à quelle distance Calomel eut pu laisser ses concurrents, car Cormack a mis toute sa coquetterie à triompher d'aussi peu que possible. Il n'a commencé son effort que 200 mètres avant le poteau.

ensuite au Tremblay derrière Biniou et Mordant, dans ce fameux Prix Citronnelle qui passait, jusqu'au Jockey-Club, pour une course éminemment fausse. Le résultat du Derby est venu confirmer entre les deux dead heaters la forme du Tremblay; et voilà le Prix Citronnelle en passe de devenir, dans l'esprit du sportsman, un véritable article de foi. Or, ce qui avait surtout paru faux, le premier jour, c'est la façon dont Calomel avait été battu; il avait, paraît-il, été bousculé par Mordant; il avait pu, d'autre part, ne pas s'accommoder de la montée. Bref, toutes ces raisons subsistent. Quelques jours après, du reste, il remportait brillamment le Biennal, devant Ouadi Halfa, Ben, Dihor, Eastman et Parnes. Depuis, il a encore triomphé dans le Prix La Rochette et dans le Prix des Acacias; mais les adversaires qu'il y rencontrait n'étaient pas très sérieux; il est vrai qu'il les a battus en se jouant. Ce qu'il y a surtout d'admirable en Calomel, c'est la détente qu'il fournit au moment de l'effort, répondant avec cœur à l'appel de son cavalier. S'il tient la distance, ou plutôt si la sévérité du train n'a pas épuisé ses forces à l'entrée de la ligne droite, je crois qu'il faudra un bien bon lutteur pour résister à son attaque.

Sans Souci II représente la forme ascendante; c'est le cheval qui est venu peu à peu. Pour sa rentrée, il fut troisième du Prix Delâtre, derrière Pernod et Dihor; puis il prouva son courage dans le Prix Hocquart, en finissant à une tête derrière Pitti et à une tête devant Orion. Dans le Prix des Cars, il eut, derrière Pamphile et Ababoum, une défaillance inexplicable, qu'il démentit ensuite par sa victoire du Prix Daru, à une tête devant Second Sight. Enfin, dans le Prix Lupin, émaillé, il est vrai, de quelques bousculades, c'est avec une grande facilité qu'il devança Pitti de trois longueurs. Si l'on admet qu'il a continué à progresser, Sans Souci II pourrait peut-être renouveler l'exploit de son père, Le Roi Soleil; il aura probablement en Eastman, son compagnon d'écurie, un précieux auxiliaire.

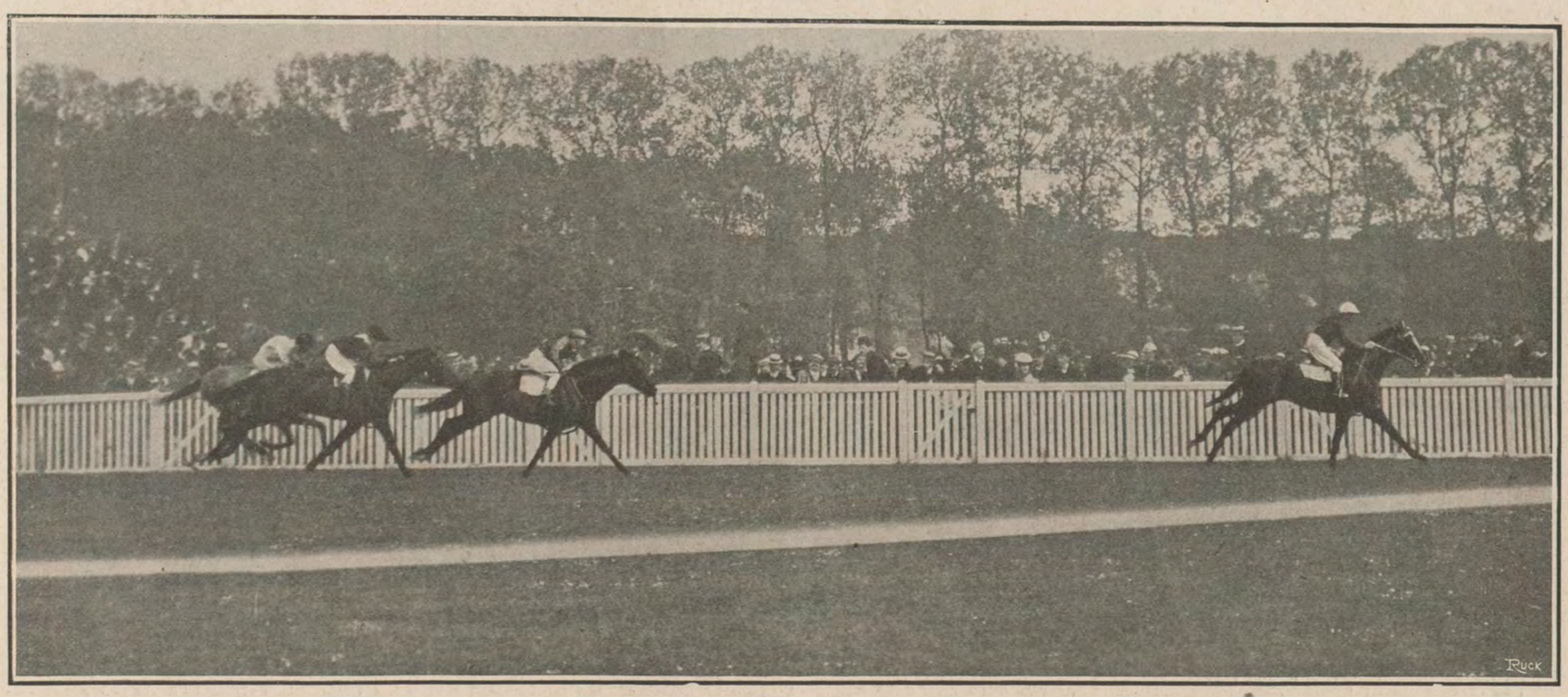
Nous trouvons ensuite cinq concurrents que le résultat du Jockey Club a classé nettement dans l'ordre : Mordant, Biniou, Bravo, Ping Pong et Pernod. Ce dernier a recouru à Longchamp et a échoué contre Eastman auquel il rendait vingt et une livres. C'est donc honorable; mais il m'a semblé qu'il ne finissait pas dans une action bien plaisante.

Entre les premiers, je concluerai, comme l'autre jour, en faveur de Biniou : toutes les lignes s'accordaient pour souligner sa chance dans le Derby et sa course dans cette épreuve ne suffit pas pour le faire condamner ; car de nombreuses excuses peuvent l'expliquer. Et puis c'est peut-être une simple impression, mais j'ai trouvé que le Biniou de l'arrivée du Derby ne ressemblait pas au Biniou des arrivées du prix Flying Fox et surtout du prix du Point-du-Jour, alors que dans un démarrage impressionnant, il passait Tagliamento avec une rare facilité. Espérons qu'à Longchamp, nous retrouverons ce dernier Biniou.

Mordant devra assumer la lourde tâche de réaliser le double event, qui a été jusqu'ici l'apanage d'animaux de classe. Je lui souhaite d'être assez bon cheval pour le réussir; son style du Derby est du reste d'assez bonne augure. Bravo et Ping Pong sont des chevaux courageux qui sont toujours à l'arrivée et auxquels il manque un peu de perçant pour terminer les parcours moyen ; leur chance s'accroîtrait avec l'alourdissement du terrain.

A côté de ces six concurrents de tête, cinquante-sept chevaux restent encore engagés. Parmi ceux qui ont fait leurs preuves sur la distance, on trouve Mon Général, vainqueur sur les 2.400 mètres du prix Border Minstrel à Maisons Laffitte et Chanoine, qui a gagné le prix de l'Espérance à Longchamp. Ouadi Halfa ne courra probablement pas. Quand à Pitti, La Serqueuse, Dihor, Passeur, Ben et Kalisz, ils tenteront peut-être encore la chance, s'en remettant au dieu des interversions qui semble bien magnanime cette année.

BOIARD.



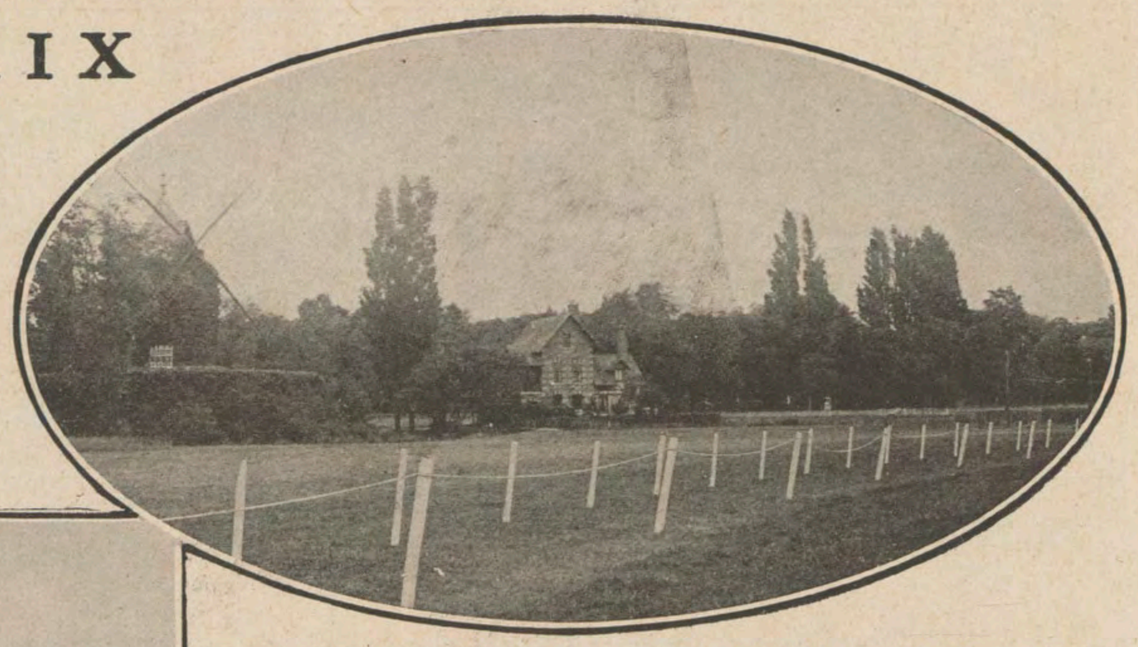
Vincent Punta Gorda Bigoun Mon Général

L'arrivée du Prix Border Minstrel.

Le Prix Border Minstrel a été couru le 24 mai sur 2.400 mètres à Maisons-Laffitte en 2 m. 38 s. 2/5. Mon Général a réglé l'allure suivi de Vincent et de Punta Gorda. Muscadet s'est rapproché dans le tournant; mais Mon Général s'est détaché à l'entrée de la ligne droite avec une grande facilité, gagnant de quatre longueurs sur Bigoun qui, dans un bon effort, enlevait à Punta Gorda la seconde place par une demi-longueur.

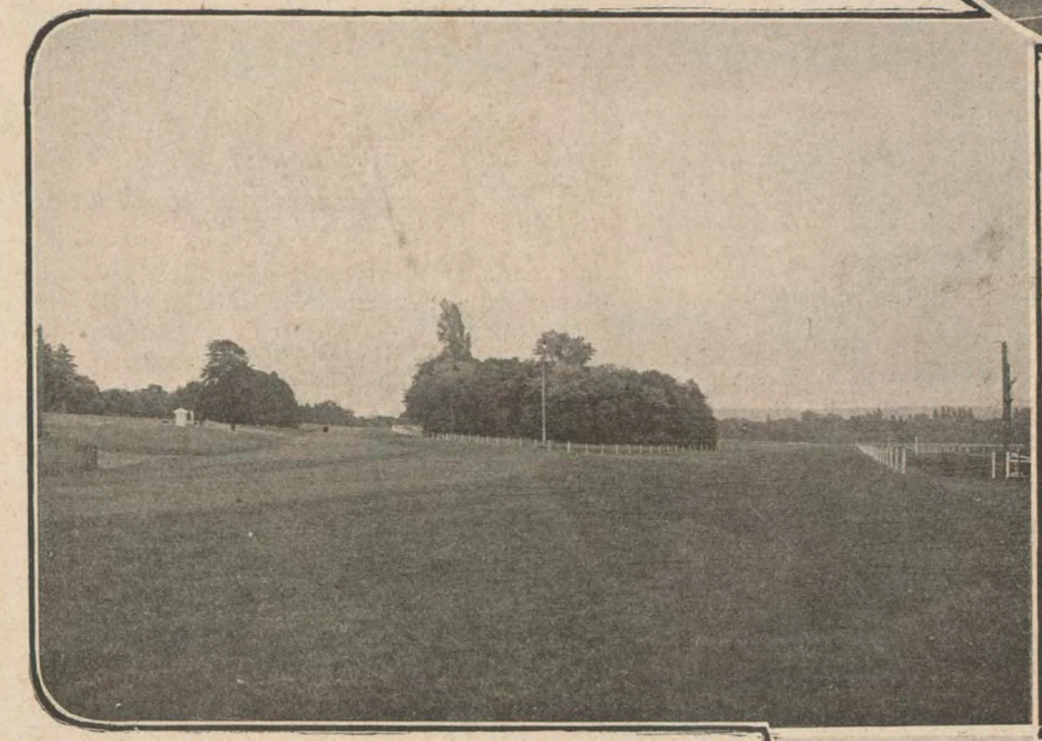
LE GRAND PRIX
et son parcours

Le rôle du duc de Morny et la création du Grand Prix ✍ Voici la dernière année où l'on courra cette épreuve pour décrocher 200.000 francs, l'année prochaine ce sera 100.000 de plus ✍ Description technique de la piste des 3.000 m.



Le Moulin de Longchamp.

Cet endroit de la piste marque le début des premiers tournants ; il se trouve à 600 mètres environ de la starting des 3.000 mètres du Grand Prix. C'est là que les concurrents, après le démarrage du départ, commencent à trouver leur place pour le parcours.



L'intersection de la pjste droite.

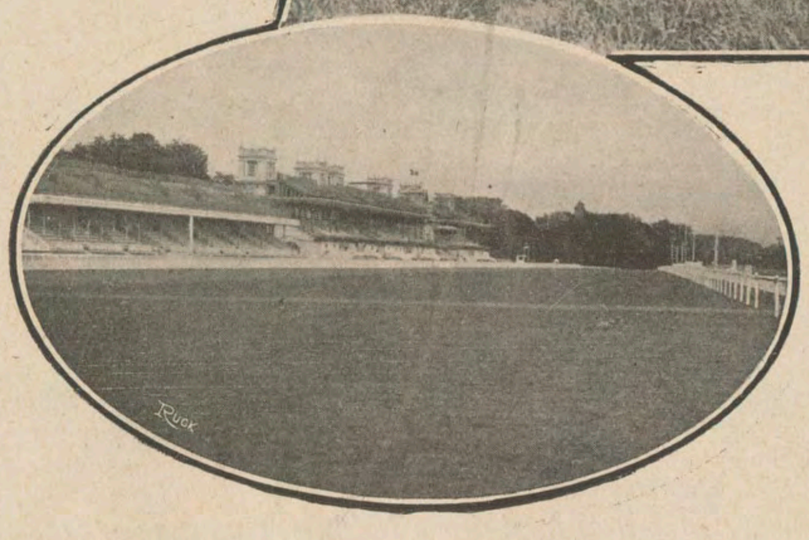
A droite la ligne droite de 1.100 mètres ; à gauche la piste du Grand-Prix, sur laquelle on aperçoit nettement le commencement de la montée, qui continue jusqu'à la porte de Boulogne. Le bouquet d'arbres qui s'élève au milieu est le petit bois.

Le Grand Prix de Paris est une épreuve internationale, qui vient couronner l'œuvre de sélection des courses classiques disposées en une gradation savante par la sagesse avisée de la Société d'Encouragement. C'est au duc de Morny qu'on se plaît à attribuer les mérites de la création de cet event. Membre influent du Jockey-Club et propriétaire d'une écurie de courses, il consacrait à l'élevage et à l'entraînement du cheval les loisirs que pouvaient lui laisser ses hautes fonctions. Afin de constater, aussi bien que de développer, les progrès réalisés en France, il conçut le projet de la fondation d'une épreuve dont l'importance fût capable d'attirer l'élite de la production anglaise, permettant ainsi à nos meilleurs sujets de se mesurer avec elle. Mais les statuts de la Société d'Encouragement s'opposaient à ce que la moindre somme fût accordée en prix à un cheval né à l'étranger. Tournant la difficulté, le duc de Morny s'adressa au Conseil Municipal et lui fit ressortir les avantages matériels que pouvait retirer la Ville d'une semblable fête internationale. Le Conseil, après entente avec les Compagnies de Chemins de fer, vota les 100.000 francs demandés.

Couru en 1863, le premier Grand Prix fut gagné par l'anglais The Ranger; aussi, l'on prétendit que nous ne gagnerions jamais et qu'il valait mieux renoncer à pareille épreuve. La victoire de Vermout en 1864 sur le fameux Blair Athol et le succès de Gladiateur, qui réussit en 1865 le double event du Derby d'Epsom et du Grand Prix, furent pour les partisans du Grand Prix un argument. Depuis ce moment, l'allocation a été portée en 1892 à 200.000 fr.; il est déjà décidé qu'elle s'élèvera l'an prochain à 300.000 fr. Le Grand Prix de Paris se court à Longchamp sur les 3.000 mètres de la Grande piste, large de 25 à 35 mètres. Le départ a lieu devant les tribunes : les concurrents, qui s'élancent vers la gauche, rencontrent à 600 mètres de la starting le moulin, qui est à la sortie du premier tournant; ils passent ensuite devant la porte de Passy ; la montée commence alors à l'intersection de la petite et de la grande piste pour se continuer en filant derrière le petit bois, jusqu'à 150 mètres avant la porte de Boulogne, soit en 600 mètres du 1 m. 43 0/0 ; la descente commence aussitôt, pour se terminer 550 mètres avant l'entrée de la ligne droite, soit en 500 mètres du 1.60 0/0 : enfin, les derniers tournants peu accentués aboutissent à la ligne droite qui mesure exactement 400 mètres. Merveilleusement entretenue, la piste déroule sur toute son étendue un superbe tapis de gazon verdoyant, que les pluies savent amollir sans le défoncer, que le soleil ne peut durcir depuis que des travaux récents ont permis d'amener l'eau à profusion.

Le petit bois.

Ce point du parcours se trouve environ à 1300 mètres du départ et à 1700 mètres de l'arrivée. La piste du Grand Prix passe derrière le petit bois ; c'est le milieu de la montée ainsi que le montre les piquets de délimitation.



La ligne d'arrivée.

Après des tournants peu accentués, elle offre uue ligne droite de 400 mètres de long.

René Riondet.